Werkschrift 2088 S-1

Teil 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 A, 9 B, 9 C, 9 D, 9 E und 10

Nur für den Dienstgebrauch!

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

enthaltend die Teile:

Teil 0	Allgemeine Angaben	Teil 8	Triebwerksbehälter
Teil 1	Rumpfwerk	Teil 9 A	Allgemeine Ausrüstung
Teil 2	Fahrwerk	Teil 9 B	Elektrisches Bordnetz
Teil 3	Leitwerk (mit Landehilfen)	Teil 9 C	Druckölanlage
		Teil 9 D	Bordfunkanlage
Teil 4	Steuerwerk	Teil 9 E	Gerät und Sonderwerkzeug
Teil 5	Tragwerk		
Teil 6	Triebwerksanlage	Teil 10	Beförderung und Bruchbergung
Teil 7	Triebwerksbedien- und -versorgungsanlage		

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Unterteilung des Flugzeug-Handbuches*)

(Ju 88 S-1)

Teil 0	Allgemeine Angaben
Teil 1	Rumpfwerk
Teil 2	Fahrwerk, wie Ju 88 A-4
Teil 3	Leitwerk (mit Landehilfen)
Teil 4	Steuerwerk
Teil 5	Tragwerk
Teil 6	Triebwerksanlage
Teil 7	Triebwerksbedien- und -versorgungsanlage
Teil 8	Triebwerksbehälter, wie Ju 88 A-4
Teil 9 A	Allgemeine Ausrüstung
Teil 9 B	Elektrisches Bordnetz
	Heft 1: Beschreibung
	Heft 2: Schaltunterlagen
Teil 9 C	Druckölanlage
	Heft 1: Beschreibung
	Heft 2: Strömungspläne „entfällt"
Teil 9 D	Bordfunkanlage, wie Ju 88 A-4
Teil 9 E	Gerät und Sonderwerkzeug
Teil 10	Beförderung und Bruchbergung
Teil 11	Reparaturanweisung (Zelle) „entfällt" siehe D. (Luft) T. 2088 A/Rep.
Teil 12 A	Schußwaffenanlage
Teil 12 B	Abwurfwaffenanlage „entfällt"
Teil 12 C	Sonderwaffenanlage „entfällt"
Teil 12 D	Sondereinbauten
	Heft 1: Lastenträger-Absprengung „entfällt"
	Heft 2: Rauchgeräte „entfällt"
	Heft 3: LT-Abwurfanlage „entfällt"
	Heft 4: Sonderstoffanlage
Teil 12 E	Lichtbildanlage „entfällt"
Teil 12 F	Nebelanlage „entfällt"
Teil 12 G	Rüstsätze „entfällt" siehe Ju 88 A-4
	Beiheft 1: Sonderstoffanlage

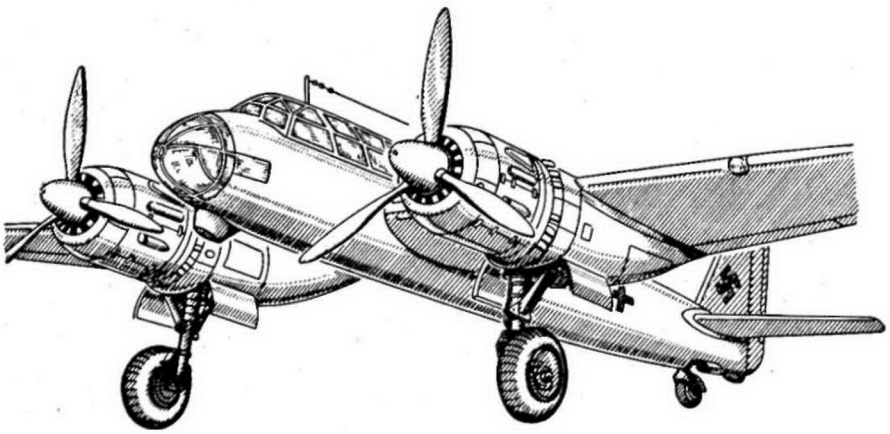
*) Haupttitelblatt, Einleitung und Flugzeug-Baumuster-Übersicht befinden sich im Teil 0.

Werkschrift 2088 S-1
Teil 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 A, 9 B, 9 C, 9 D, 9 E und 10

Nur für den Dienstgebrauch!

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch



B 88/1005

enthaltend die Teile:

Teil 0	Allgemeine Angaben	Teil 8	Triebwerksbehälter
Teil 1	Rumpfwerk	Teil 9 A	Allgemeine Ausrüstung
Teil 2	Fahrwerk	Teil 9 B	Elektrisches Bordnetz
Teil 3	Leitwerk (mit Landehilfen)	Teil 9 C	Druckölanlage
		Teil 9 D	Bordfunkanlage
Teil 4	Steuerwerk	Teil 9 E	Gerät und Sonderwerkzeug
Teil 5	Tragwerk		
Teil 6	Triebwerksanlage	Teil 10	Beförderung und Bruchbergung
Teil 7	Triebwerksbedien- und -versorgungsanlage		

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Der Reichsminister der Luftfahrt
und Oberbefehlshaber der Luftwaffe

Berlin, den 15. Februar 1944

Technisches Amt
'/C-E 2 Nr. 280139 (VIII)

Hiermit genehmige ich die Werkschrift 2088 S-1 Teil 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 A, 9 B, 9 C, 9 D, 9 E und 10 — N.f.D. — „Ju 88 S-1 Flugzeug-Handbuch, enthaltend die Teile:

Teil 0	Allgemeine Angaben
Teil 1	Rumpfwerk
Teil 2	Fahrwerk
Teil 3	Leitwerk (mit Landehilfen)
Teil 4	Steuerwerk
Teil 5	Tragwerk
Teil 6	Triebwerksanlage
Teil 7	Triebwerksbedien- und -versorgungsanlage
Teil 8	Triebwerksbehälter
Teil 9 A	Allgemeine Ausrüstung
Teil 9 B	Elektrisches Bordnetz
Teil 9 C	Druckölanlage (Hydraulische Anlage)
Teil 9 D	Bordfunkanlage
Teil 9 E	Gerät und Sonderwerkzeug
Teil 10	Beförderung und Bruchbergung

(Stand Januar 1944), Ausgabe Februar 1944" der Firma Junkers Flugzeug- und Motorenwerke A.G., Dessau.

I. A.

Thiel

Einleitung

Zweck

Das Ju88S-1 „Flugzeug-Handbuch" enthält alle für Betrieb und Wartung des Flugzeuges erforderlichen Angaben und Anleitungen. Als Nachschlagewerk gibt es ferner den mit der Durchführung von Teil- und Grundüberholungen Beauftragten in Werften bzw. entsprechend ausgestatteten Werkstätten-Betrieben usw. hinreichende Auskunft. Aus diesem Grunde eignet es sich besonders auch zur Unterweisung bei der Ausbildung von Fachkräften.

Da die Ju88S-1 aus der Ju88A-4 hervorgegangen und u.a. in ihrer Triebwerksanlage und Triebwerksbedien- und -Versorgungsanlage der Ju188E-1 gleich ist, sind auch die Flugzeug-Handbücher dieser beiden Baumuster mit zu verwenden, worauf in der Inhaltsübersicht lauf Umschlag-Innenseite jedes Teiles) sowie im Text jedes Teiles besonders hingewiesen ist.

Einzelne Teile des Flugzeug-Handbuches Ju88S-1 haben auch für die Baureihen Ju88G-1, H-1, R-1, R-2, S-3 und T-1 Gültigkeit und sind dort sinngemäß anzuwenden. Näheren Aufschluß hierüber gibt das „Schrifttums-Leitblatt" des Deckblattes Nr. 2 zum Teil 0 des Flugzeug-Handbuches Ju88A-4.

Gliederung und Kennzeichnung

Die „Unterteilung des Flugzeug-Handbuches"gibt in Anlehnung an die Gliederung des Flugzeuges in Konstruktions- und Baugruppen sinngemäß die Hauptgliederung des Flugzeug-Handbuches in selbständige und in sich abgeschlossene „Teile" und „Hefte" an.

Hinweise

Durch die ständig fortschreitende Weiterentwicklung im Flugzeugbau ist es nicht möglich, daß sämtliche Angaben in vorliegendem Flugzeug-Handbuch stets in allen Punkten mit der Ausführung im Flugzeug selbst übereinstimmen. Es wird daher gelegentlich notwendig sein, die betreffenden Angaben dieser Druckschrift nur sinngemäß anzuwenden.

Dem Flugzeughalter werden notwendige Änderungen bzw. Umbauten am Flugzeug durch „RLM-Änderungsanweisungen" oder durch TAGenTT (herausgegeben vom General der Truppentechnik) bekanntgegeben, während schließlich durch Deckblätter die technischen Druckschriften selbst entsprechend berichtigt werden.

Für das Flugzeug ist neben den Flugzeug-Handbüchern Ju88S-1, Ju88A-4 und Ju 188E-1 die Ju88G-1, R-2, S-1, T-1 Bedienungsvorschrift-Fl für den Flugbetrieb von besonderer Bedeutung. Letztere ist wie folgt gegliedert:

Teil I Klarmachen zum Abflug
Teil II Flugbetrieb
Teil III Wartung

Ferner kann die D. (Luft) T. 2301/Pr „Ju 88 Prüfmappe" bei der Handhabung des Flugzeug-Handbuches gelegentlich wertvolle Dienste leisten.

Bei Durchführung von Instandsetzungsarbeiten am Flugzeug sei auf die Werkschrift „Ausbesserungs-Anleitung für Junkers-Metall-Flugzeuge" und die D. (Luft) T. 2088 A/Rep. „Ju88A Reparaturanweisung, August 1941" sowie auf das zugehörige Beiheft 1 „Frontreparaturen" (D. (Luft) T. 2088 A/Rep. Beiheft 1 Ausgabe August 1943) verwiesen.

Im Anschluß an die „Einleitung" befindet sich die bereits eingangs erwähnte Flugzeug-Baureihen-Übersicht, aus der die vom Grundbaumuster Ju 88 A-4 mit BMW 801 Motoren entwickelten weiteren Baureihen zu ersehen sind.

Flugzeug-Baureihen-Übersicht

Ju 88

mit BMW 801 G-2 Motoren

(Triebwerksanlage 9-8801 G-2]

(Flugzeug-Baureihen-Übersicht Ju 188 mit BMW 801 G-2 Motoren siehe in der Bedienungsvorschrift-Fl Ju188E-1, E-2, F-1, F-2)

Bezeichn.	Ausführung und Unterschied
	Nachtjäger und Zerstörer
88 G1	wie88C-6, jedoch mit Motor BMW 801 G-2, Lichtenstein-gerät, verstärkter Schußwaffe, Sonderstoffanlage, Warmluft-Höhenflossenenteisung, um leg barem Föhrer- und Funkersitz, Patin-Kurssteuerung, 475 Liter Kraftstoffbehälter im vorderen Lasten-raum.
	Zerstörer
88 R-2	wie88C-6, jedoch mit Motor BMW 801 G-2.
	Horizontal-Schnellbomber
88 S-1	wie 88 A-4, jedoch mit Motor BMW 801 G-2 und Sonder-stoffanlage, aerodynamisch verbesserter Kanzel, Fortfall der Bodenwanne, der Lasten träger an den Tragflügeln, der Sturzflugbremskiappen ein-schließlich Abfangautomatik, der Gummienteiser und der Hilfssteuerung sowie des Eingriffes in die Seitenrudertrimmung durch den Bomben-schützen, geänderter Schußwaffenanlage, um-legbarem Führer- und Funkersitz, 3 Mann Be-satzung.
	Schnell-Fernerkunder
88 T-1	wie 88 D-1, jedoch mit den Änderungen, wie unter 88 S-1 angegeben.

Werkschrift 2088 S-1
Teil 0

Nur für den Dienstgebrauch!

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 0

Allgemeine Angaben

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Angaben

Seite

A. Technische Hinweise 01

1. Verwendungszweck 01

2. Flugwerk 01

a. Rumpfwerk 01
b. Fahrwerk 02
c. Leitwerk 02
d. Steuerwerk 02
e. Tragwerk 02

3. Triebwerk 02

a. Triebwerksanlage 02
b. Triebwerksbedien- und -versorgungsanlage 04

4. Ausrüstung 04

5. Beförderung und Bruchbergung 05

B. Übersichtstafeln 05

C. Bauelemente 05

D. Ab- und Aufbau 05

E. Heißen und Abstellen des Flugzeuges 05

F. Prüfhinweise 05

Allgemeine Angaben

A. Technische Hinweise

1. Verwendungszweck

Das Flugzeugmuster Ju88S-1 kann als Schnellbomber für Land- und See-verwendung, als Landflugzeug, d. h. ohne Schwimmwerk, eingesetzt werden.

Zur Umrüstung auf die einzelnen Rüstzustände (A, B, C und D) sind jeweils bestimmte Rüstsätze in das Flugzeug einzubauen. Diese unterteilen sich in

B (Betriebsstoff)-Rüstsätze
M (Munitions)-Rüstsätze
S (Sonder)-Rüstsätze.

Näheres hierüber siehe unter Teil 12G „Rüstsätze" des Flugzeug-Handbuches Ju88A-4 sowie Teil 12G „Rüstsätze" Beiheft 1: Sonderstoffanlage des vorliegenden Flugzeug-Handbuches.

2. Flugwerk

a. Rumpfwerk In Schalenbauweise hergestellter, trapezförmiger, vierholmiger Glattblechrumpf mit senkrecht zur Längsachse angeordneten Spanten. Rumpfvorderteil, Rumpfmittelstück und Rumpfende sind fest miteinander verbunden.

Der Rumpfvorderteil mit abnehmbarer Kanzel enthält den Arbeitsraum für die dreiköpfige Besatzung. Die Verglasungen der Kanzel und des Führerraumdaches bestehen aus Sicherheitsglas (Einlinsendach). Der Einstieg der Besatzung erfolgt durch die abwerfbare Einstiegklappe.

Das Rumpfmittelstück beginnt am Vollspant 9 und endigt am Vollspant 15. Durch den Vollspant 12 wird das Rumpfmittelstück in den vorderen und hinteren Bombenraum unterteilt. Je nach Rüstzustand können entweder beide Bombenräume als solche verwendet werden, oder in beiden Räumen werden zwei Rumpfbehälter oder im vorderen Raum ein Rumpfbehälter und im hinteren Raum Bomben untergebracht oder umgekehrt. Außerdem kann im hinteren Bombenraum der Rüstsatz B6 „Sonderstoffanlage" untergebracht werden. Die Bombenräume sind von unten zugänglich.

Das Rumpfende ist vom hinteren Bombenraum aus durch eine im Spant 15 befindliche Tür zu erreichen.

Über einen Laufsteg gelangt man zu den dort eingebauten Bordfunk- und Sicherheitsgeräten sowie zu den Sammlern.

b. Fahrwerk Geteiltes Fahrwerk. Jede Hälfte ist in die nach hinten verlängerte Motorgondel (Fahrwerksverkleidung) durch Druckölarbeitszylinder einziehbar. Die Öffnungen in den Fahrwerksverkleidungen werden mittels Verkleidungsklappen geschlossen. Die Laufräder sind mit Mitteldruckbereifung versehen und einzeln abbremsbar. Am Rumpfende befindet sich ein nach allen Seiten drehbarer Radsporn, der im Fluge durch einen Druckölarbeitszylinder einziehbar ist. Abgefedert wird das Fahrgestell durch Öl-Luftfederbeine, der Radsporn durch KPZ-Ringfederbein.

c. Leitwerk Freitragendes, geteiltes Höhenleitwerk mit Innenausgleich der Ruder. Die Trimm- und Ausgleichruder sind vom Führerraum aus mechanisch als Trimmruder einstellbar. Zentral angeordnetes Seitenleitwerk, Seitenruder mit federgesteuertem Trimmruder. Letzteres kann ebenfalls im Fluge mechanisch als Trimmruder betätigt werden. Querruder und Landeklappen sind nach dem Düsenspaltprinzip ausgeführt. Das linke Querruder besitzt ein im Fluge verstellbares Hilfsruder für die Quertrimmung.

d. Steuerwerk Höhen- und Quersteuerung erfolgt durch schwenkbare Steuersäule mit Steuerhorn. Die Seitensteuerung erfolgt durch verstellbares Fußhebelpaar. Eine Hilfssteuerung für Höhen- und Quersteuerung ist nicht eingebaut. Die in Seiten-, Quer- und Höhenruder eingebauten Hilfsruder für Trimmung des Flugzeuges sind durch Handrädchen, die links vom Führersitz angeordnet sind, zu verstellen. Die Landeklappen werden mittels Druckölarbeitszylinder verstellt.

Die SAM-Kurssteuerung K4ü greift über eine Rudermaschine in die Seitensteuerung ein. Es besteht auch die Möglichkeit, bei Ausfall eines Flugmotors nach Einschalten eines Zusatzschalters mit der Kurssteuerung zu fliegen.

e. Tragwerk Freitragendes Tragwerk; Tragflügel sind mit je vier Kugelverschraubungen an den Rumpf angeschlossen:

Tragfläche: 54,7 m²
Spannweite: 20,08m.

3. Triebwerk

a. Triebwerksanlagen Zwei BMW 801 G-2 luftgekühlte Doppelstern-Einspritzmotoren mit Zweigang-Schaltlader, Untersetzungsgetriebe, Arm-Reichschaltung und Lüfter für Motorkühlung mit Einbau-

tragring und Motorverkleidung als vollständige Triebwerksanlage 9-8801 C-1.

Anmerkung: Im Normalfall ist die Triebwerksanlage 9-8801 C-2 bzw. L-2 mit elektrischer Luftschraubenverstellungsanzeige (Anzeigegerät an der Gerätetafel im Führerraum) ausgerüstet. Sofern Geräte hierzu nicht vorhanden, Triebwerksanlage 9-8801 C-1 bzw. L-1 mit mechanischer Luftschraubenverstellungsanzeige (Anzeigegeräte am Triebwerk) ausgerüstet.

Untersetzungsgetriebe für Luftschraube 13:24
Abflugleistung 2 x 1740 PS = 3480 PS in Bodennähe
Höchstzulässige Drehzahl n = 2700 U/min.

Kraftstoffverbrauch für 2 Motoren bei 300 m Höhe		Liter/Std.	D 840—880 Sp 510—530		
Drehzahl	U/min	Dauerleistung	2300	2300	2300
		Sparleistung	2100	2100	2100
Ladedruck	ata	Dauerleistung	1,20	1,20	1,20
		Sparleistung	1,10	1,10	1,10

Motorleistung*)
in Nennhöhe der Bodenladerstufe (B) und
in Nennhöhe der Höhenladerstufe (H)

	Motor U/min	Ladedruck ata	Leistung in Flughöhe km	bei Ladergang	an Luftschraube PS	durch Strahlschub kg	Verbrauch Kraftstoff g/PSh
Start- und Notleistung (3 min-Leistung)	2700	1,42 / 1,30	0,90 / 6,00	B / H	1740 / 1440	116 / 130	300 / 310
Steig- und Kampfleistung (30 min-Leistung)	2400	1,32	1,10 / 5,60	B / H	1540 / 1320	88 / 100	260 / 280
Höchst-Dauerleistung	2300	1,20	1,60 / 5,80	B / H	1385 / 1180	70 / 84	240 / 265
Höchst-Sparleistung	2100	1,10	2,20 / 5,70	B / H	1070 / 990	52 / 60	200 / 210
Sparleistung	2000	1,05	2,30 / 5,70	B / H	980 / 905	40 / 48	205 / 210

5) Die Werte gelten bei einer Fluggeschwindigkeit von 300 km/h

Dreiflügelige VDM-Verstell-Luftschraube mit Duralflügeln
mit 3,7 m Durchmesser
8v.H. Blattbreite
und ungeteilter Nabe.

b. Triebwerks-bedien- und -Versorgungs-anlage

Rüstzustand D (Ablieferungszustand)

Kraftstoff: Vier geschützte Tragflügelbehälter mit einem Gesamt-Behälterinhalt von 1680 Litern. Je nach Beladefall ein oder zwei abwerfbare Kraftstoffbehälter von 900 Litern Inhalt. Ein Kraftstoff-Rumpfbehälter mit 680 Litern Inhalt oder Rüstsatz B6 „Sonderstoffanlage" im hinteren Lastenraum.

Schmierstoff: Zwei geschützte Tragflügelbehälter mit einer Gesamt-Auffüllmenge von 210 Litern.
Bei Mitnahme eines oder beider abwerfbarer Kraftstoffbehälter ein, geschützter Schmierstoff-Zusatzbehälter mit 106 Litern Inhalt im linken Tragflügel.

Weitere Behälter für Enteisungsflüssigkeit, Anlaßkraftstoff, Drucköl und Kommandogerät sind vorhanden.

4. Ausrüstung

Die Ausrüstung setzt sich aus einer Reihe von Gruppen zusammen, die einmal in ständige und zusätzliche unterteilt werden und die zum Teil zur Betätigung der unter Flugwerk und Triebwerk genannten Gruppen dient, zum Teil zur Anzeige von Betätigungen verwendet wird und zum Teil selbständige Gruppen bilden.

Die wichtigsten Gruppen der Ausrüstung sind:

a. Die elektrische Anlage, die sich unterteilt in das Elt-Bordnetz und die FT-Anlage. Näheres hierüber siehe unter Teil 9 B „Elektrisches Bordnetz" sowie Teil 9 D „Bordfunkanlage" vorliegenden Flugzeug-Handbuches.

b. Die Druckölanlage. Näheres hierüber siehe unter Teil 9C „Druckölanlage (Hydraulische Anlage)" des Flugzeug-Handbuches.

c) Die Waffenanlage, die sich unterteilt in die Schuß- und Abwurfwaffenanlage. Näheres hierüber siehe unter Teil 12 A „Schußwaffenanlage" des Flugzeug-Handbuches.

d. Die allgemeine Ausrüstung, die sich unterteilt in:

aa) Betriebs-, Flugüberwachungs- und Navigationsgeräte
bb) Höhenatmeranlage

cc) Heizungsanlage
dd) Enteisungsanlage
ee) Rettungs- und Sicherheitsgeräte und Zerstöreinrichtung.

Näheres hierüber siehe unter Teil 9A „Allgemeine Ausrüstung" des Flugzeug-Handbuches.

e. Das Gerät und Sonderwerkzeug, das sich unterteilt in:
aa) Gerät und Sonderwerkzeug I. Ordnung für Zelle
bb) Gerät und Sonderwerkzeug II. Ordnung für Zelle
cc) Zusätzliches Gerät und Sonderwerkzeug.

Näheres hierüber siehe unter Teil 9 E „Gerät und Sonderwerkzeug" des Flugzeug-Handbuches.

5. Beförderung und Bruchbergung

Der sachgemäßen Beförderung bzw. einwandfreien Bahnverladung sowie einer zweckmäßigen Bruchbergung von Flugzeugen kommen heute aus militärischen und volkswirtschaftlichen Gründen erhöhte Bedeutung zu. Eingehende Vorschriften hierzu sind in dem Teil 10 „Beförderung und Bruchbergung" des Flugzeug-Handbuches enthalten.

Die nachfolgenden Unterabschnitte

B. Übersichtstafeln
C. Bauelemente
D. Ab- und Aufbau
E. Heißen und Abstellen des Flugzeuges
F. Prüfhinweise

sind unter Berücksichtigung des Wegfalls der Bodenwanne, der etwas geänderten Form der Rumpfspitze sinngemäß von Teil 0 des Flugzeug-Handbuches Ju88A-4 (D. (Luft) T. 2088 A-4 Teil 0) zu übernehmen.

Auf S. 0 28 kommt ferner unter „Farbige Kennzeichnung von Leitungen" neu hinzu:

Sonderstoff-Leitungen Gelb-blau-weiß-blau-gelb

Die frühere Kennzeichnung „Gelb-weiß-gelb" ist nicht mehr anzuwenden.

Werkschrift 2088 S-1
Teil 1

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 1

Rumpfwerk

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Inhaltsverzeichnis

Rumpfwerk

Seite

I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung 01

II. Zusammensetzung und Wirkungsweise 02

A. Rumpfvorderteil 02

1. Kanzel 02
2. Führerraum (Arbeitsraum) 02
3. Überdachung 02
4. Einstieg 02
5. Führer- und Funkersitz 03
6. Bombenschützen- und Fliegerschützensitz (Notsitz) 05
7. Panzerschutz im Arbeitsraum 05

B. Rumpfmittelstück 05

1. Rumpfbehälterräume (Bombenräume) 05
2. Trennstellen 05
3. Rumpfträger 05

C. Rumpfende 05

D. Anheben des Rumpfes 06

III. Instandsetzungshinweise 06

IV. Prüfung der Gesamtanlage 06

Abbildungen

Abb. 1 Rumpfwerk 01
Abb. 2 Rumpfaufteilung 01
Abb. 3 Führer- und Funkersitz (gegen Flugrichtung gesehen) 03
Abb. 4 Auslösevorrichtung für Führersitz (Punkt I, Abb. 3) 04
Abb. 5 Auslösevorrichtung für Funkersitz (Punkt II, Abb. 3) 04

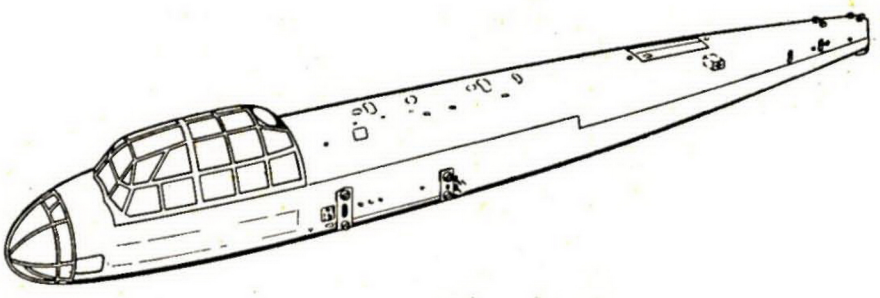
Rumpfwerk

I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung

Unterschiede gegenüber Ju 88 A-4:

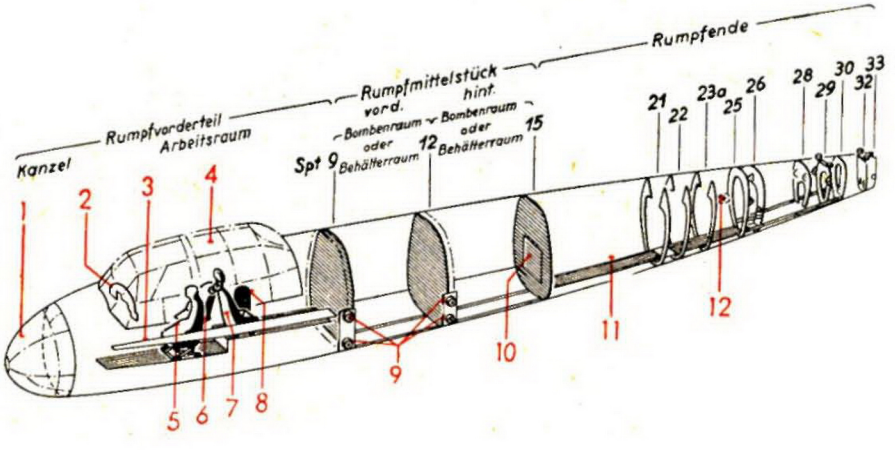
Ohne Bodenwanne; nur 3 Mann Besatzung. Das aus den umrissen der Rumpfunterschale herausragende Zielgerät ist durch eine Lotfe-Haube mit Sichtscheibe nach unten verkleidet.

Die übrigen Unterschiede sind unter „II. Zusammensetzung und Wirkungsweise" zusammengefaßt.



B 88/1006

Abb. 1 Rumpfwerk



1 Kanzel
2 Gerätebrett
3 Gerätetisch
4 Führerraumüberdachung
5 Führersitz
6 Bombenschützensitz
7 Funkersitz
8 Fliegerschützen-Notsitz
9 Rumpfträger
10 Tür zum Rumpfende
11 Laufsteg
12 Sanitätspack

Abb. 2 Rumpfaufteilung

II. Zusammensetzung und Wirkungsweise

A. Rumpfvorderteil

Der Rumpfvorderteil umschließt den Arbeitsraum für die dreiköpfige Besatzung und erstreckt sich von der Kanzel (Rumpfspitze) bis zu Spant 9, der als Vollspant ausgeführt ist.

1. Kanzel

Die Kanzel ist ähnlich der Ju88A-4 ausgebildet. Jedoch an Stelle der eckigen Rumpfspitze mit Planscheiben ist eine aerodynamisch und sichtmäßig günstigere Kanzel mit **gewölbten** Plexiglasscheiben am Rumpfvorderteil angebaut.

Blendschutzgardinen sind **nicht** angebracht.

2. Führerraum (Arbeitsraum)

Hierfür gelten die im Ju88A-4 Flugzeug-Handbuch, Seite 103, gemachten Angaben mit der Einschränkung, daß **das über Sturzflugbremsklappe — Abkippmarken — Bodenwanne und C-Stand Gesagte unbeachtet bleibt.**

3. Überdachung (siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju88A-1, A-5, S. 1 12-14)

Der vollständig überdachte Führerraum ist im wesentlichen wie bei der Ju88 A-1, A-5 ausgebildet. Die Ju88S-1 weist gegenüber der Ju88A-5 folgende Unterschiede auf:

Im festen vorderen Führerraumdach ist die MG-Lagerung (A-Stand) vor dem Bombenschützen und das Sturzvisier über der vorderen Hauptsichtscheibe des Führers ausgebaut.

Im abwerfbaren hinteren Führerraumdach ist die Panzerung (Schutzverkleidung) der Ju88A-5 ausgebaut.

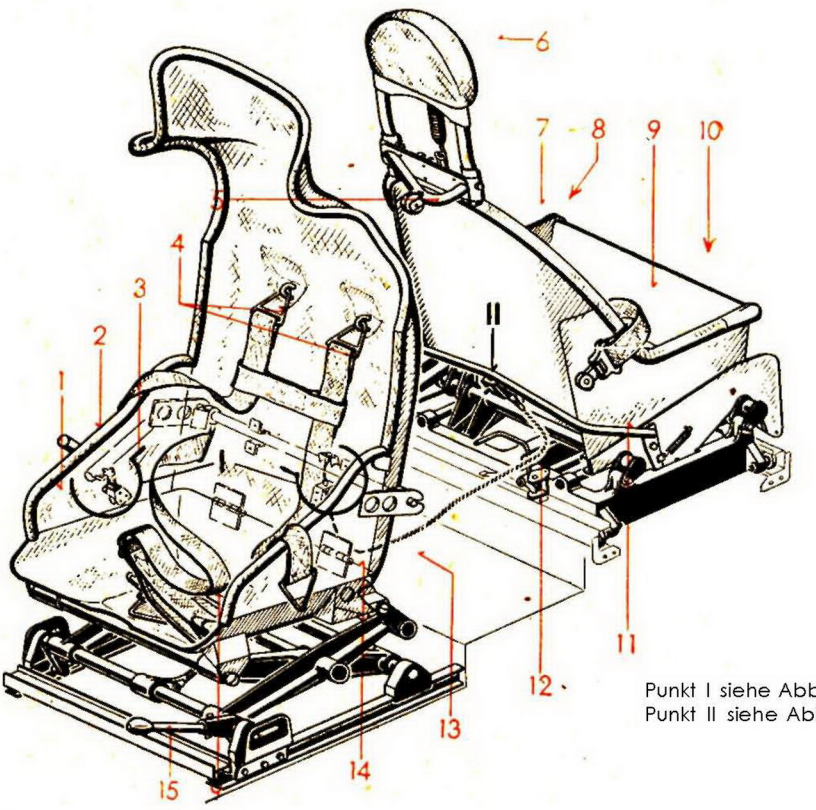
4. Einstieg

Der Ein- und Ausstieg der Besatzung erfolgt mittels einer Leiter durch die abwerfbare Einstiegklappe in der Rumpfunterschale.

Vor der Einstiegklappe mit ihrer Abwurfbetätigung, deren Betätigungsgriff hinter dem Beobachtersitz im Fußboden eingelassen ist, ist noch eine ausfahrbare Störklappe eingebaut. Bei Betätigung des Notabwurfes wird die Störklappe angestellt, um den Luftstrom zu stören und damit den Notausstieg der Besatzung ohne Behinderung durch den Fahrtwind zu ermöglichen.

5. Führer- und Funkersitz

Zur Erleichterung des Notausstieges können die Rückenlehnen des Führer- und Funkersitzes gegen Flugrichtung umgeklappt werden, nachdem die Klinke (17) (Abb. 4) zurückgedrückt wurde. Die Betätigung erfolgt durch Hochziehen eines rechts am Führersitz angebrachten Hebels (3) (Abb. 3) (bzw. durch Bowdenzug), wodurch beide Rückenlehnen entriegelt und durch das Gewicht der Rückenlehne und das Körpergewicht des Flugzeugführers umgelegt werden. Zu beachten ist, daß vor der Betätigung der Funkersitz an die linke Rumpfseitenwand zu schieben und zweckmäßigerweise der Handpumpenhebel der Drucköl-Notbetätigung gegen Flugrichtung umzulegen ist.

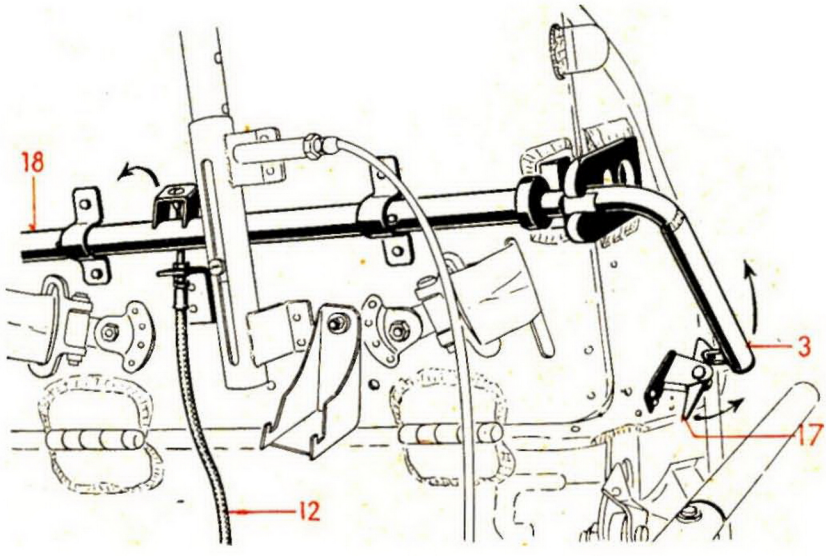


Punkt I siehe Abb. 4
Punkt II siehe Abb. 5

B 88/1007

1 Führersitz, gepanzert
2 Handgriff für Höhenverstellung
3 Hebel der Auslösewelle
4 Schultergurt
5 Gleitrolle
6 Kopfstütze, klappbar
7 Funkersitz
8 Handgriff für Höhenverstellung
9 Bauchgurt
10 Fußhebel für Seitenverstellung
11 Auslösebügel
12 Bowdenzug
13 Rückenlehne (gepanzert), umlegbar
14 Scharnier
15 Handgriff für Längsverstellung

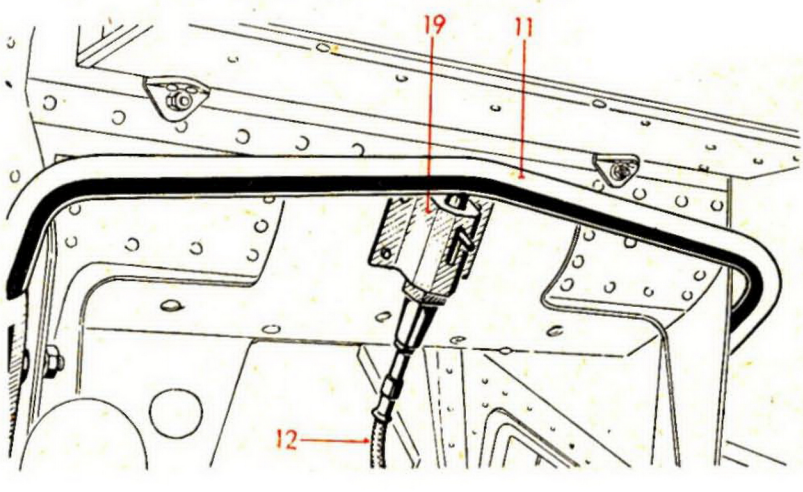
Abb. 3 Führer- und Funkersitz (gegen Flugrichtung umlegbar)



B 88/1008

3 Hebel
12 Bowdenzug
17 Klinke
18 Auslösewelle

Abb. 4 Auslösevorrichtung für Führersitz (Punkt I, Abb. 3)



B88/1009

11 Auslösebügel
12 Bowdenzug
19 Lager mit Rastbolzen

Abb. 5 Auslösevorrichtung für Funkersitz (Punkt II, Abb. 3)

Der Funkersitz ist, um das im B-Stand eingebaute MG 131 besser bedienen zu können um 100 mm in Flugrichtung verschoben. Die Panzerung des Funkersitzes ist ausgebaut.

6. Bombenschützen- und Fliegerschützensitz (Notsitz)

Der Bombenschützensitz (Beobachtersitz ist im wesentlichen wie bei Ju88A-4 ausgeführt. Er ist lediglich vorverlegt worden.

Der Fliegerschützensitz (Notsitz) entspricht ebenfalls der Ju88A-4 Ausführung und Einbaustelle. Beide Sitze sind im Ju88A-4 Flugzeug-Handbuch ausführlich behandelt und dargestellt.

7. Panzerschutz im Arbeitsraum

Ein Panzerschutz ähnlich wie bei der Ju88A-4 oder Ju 188 E-1 ist im Bereich der FT-Tür **nicht** eingebaut.

B. Rumpfmittelstück

Die Ausführung des Rumpfmittelstückes entspricht der von Ju88A-4. Hierzu siehe Ju 88 A-4 Flugzeug-Handbuch, Teil 1, Seite 1 19.

1. Rumpfbehälterräume (Bombenräume)

Die Ausführung zwischen Spant 9 und 15 wie bei der Ju88A-4. Hierzu siehe Flugzeug-Handbuch Seite 1 **20.**

Im hinteren Lastenraum ist jedoch bei einigen Flugzeugen zwischen Spant 12 bis 15 die Sonderstoffanlage eingebaut, die als Rüstsatz ausgebildet ist. Nach ihrem Ausbau können entweder die Bombenausrüstung (Rüstsatz M2) oder ein geschützter Kraftstoffbehälter (Rumpfbehälter) (Rüstsatz B2) eingebaut werden.

2. Trennstellen

Die Trennstellen zwischen Rumpf und Tragflügel links und rechts entsprechen sinngemäß der Ausführung der Ju88C-6. Hierzu siehe Ju88C-6 Flugzeug-Handbuch, Teil 1, Seite 1 **22** bis **24.**

3. Rumpfträger

Ausführung wie Ju88A-4. Hierzu Seite 1 **21** des Handbuches.

C. Rumpfende

Die 15 Sauerstoffflaschen (Stahl-Kugelflaschen, 3x je 5 Flaschen) sind zwischen Spant 21 und 23 angeordnet und auf Lagerblechen mit Spannbändern befestigt.

Die übrige Ausführung entspricht der von Ju88A-4. Hierzu siehe Seite 1.21 und 22 des Flugzeug-Handbuches.

D. Anheben des Rumpfes

Ausführung wie Ju 88 A-4. Hierzu siehe Seite 1 22 bis 24 des Flugzeug-Handbuches.

III. Instandsetzungshinweise

Hierzu siehe Seite 1 24 des Flugzeug-Handbuches Ju88A-4.

IV. Prüfung der Gesamtanlage

Hierzu siehe das unter Ju88A-4 Gesagte, Seite 124 und 25 des Flugzeug-Handbuches.

Werkschrift 2088 S-1
Teil 2

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Ausführung

wie Ju 88 A-4

Teil 2

Fahrwerk

Heft a Fahrwerk-Land

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Werkschrift 2088 S-1

Teil 3

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 3

Leitwerk

(mit Landehilfen)

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Leitwerk

Das Leitwerk ist praktisch wie bei der Ju 88 A-4 ausgebildet. Siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju 88 A-4, Teil 3 „Leitwerk".

Folgende Unterschiede gegenüber der Ju88A-4 sind aufzuzeigen:

in der Höhenflosse ist das Abfangautomatik-Aggregat nicht eingebaut (wie bei Ju88C-6 und D-1, siehe Handbuch).

Außerdem besitzt sie keinen Gummienteiser. (Bei Vereisungsgefahr Nase der Höhenflosse mit Enteiserpaste bestreichen.)

Die Sturzflugbremsen sind ausgebaut.

Das unter „Ruderfeststellvorrichtungen" Gesagte ist aus dem Flugzeug-Handbuch Ju188E-1, Teil 3 „Leitwerk", S. 315, zu entnehmen (Feststellvorrichtungen für Höhen- und Seitenleitwerk gleich!).

Werkschrift 2088 S-1

Teil 4

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 4

Steuerwerk

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Inhaltsverzeichnis

Steuerwerk

Seite

I. Kennzeichnung-und-Kurzbeschreibung 01

II. Zusammensetzung-und-Wirkungsweise. 01

III. Instandsetzungshinweise 01

IV. Prüfung-der-Gesamtanlage 01

Steuerwerk

I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung

Die Steuerung der Ju88S-1 entspricht im wesentlichen der Ju88A-4 (siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju88A-4, Teil 4), jedoch sind folgende Teile ausgebaut:

die Abfangautomatik in der Höhenflosse,
die Sturzflug-Bremsklappen sowie
die Betätigungsaggregate dafür,
die Hilfssteuerung für Höhen- und Querrudersteuerung sowie
die Seitenrudertrimmung für Beobachter.

Außerdem ist das Steuerhorn wie bei der Ju88D-1 ausgeführt (ohne Schießknopf).

II. Zusammensetzung und Wirkungsweise

Hier gelten die Ausführungen des Flugzeug-Handbuches Ju88A-4, Teil 4, mit Einschränkung der unter „I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung" ausgebauten Einbauteile.

III. Instandsetzungshinweise

Wie im Flugzeug-Handbuch Ju88A-4, Teil 4, ausgeführt.

IV. Prüfung der Gesamtanlage

Wie Ju88A-4, jedoch ohne Unterabschnitt „Sturzflug-Bremsklappen"

Werkschrift 2088 S-1
Teil 5

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 5

Tragwerk

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Inhaltsverzeichnis

Tragwerk

Seite

I. Kennzeichnung-und-Kurzbeschreibung 01

II. Zusammensetzung-und-Wirkungsweise 01

III. Instandsetzungshinweise 01

IV. Prüfung-der-Gesamtanlage 01

Tragwerk

I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung

Das Tragwerk entspricht der Ju88A-4 (siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju88A-4, Teil 5) unter Beachtung folgender Unterschiede:

Die Anschlußpunkte für den Anschluß der Triebwerksanlage 9-8801 C sind wie beim Motorblock der Tragflügel Ju 188 E-1 ausgeführt (siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 5, Abb. 2).

Die Sturzflug-Bremsklappen mit Betätigung sind ausgebaut.

Die Sauerstoffleitungen im rechten Tragflügel für den bei der Ju 88 A-4 verwendeten zusätzlichen Sauerstoffflaschen-Einbau entfallen.

Der Schmierstoffzusatzbehälter ist im linken Tragflügel **nicht eingebaut.**

II. Zusammensetzung und Wirkungsweise

Ausführung wie Ju88A-4 unter Berücksichtigung der Trennstellenausführung am Tragflügel/Motorwand für BMW 801 G. Hierzu siehe Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 5, Abb. 6b **(sinngemäß** anwenden).

III. Instandsetzungshinweise

Siehe Ju88A-4.

IV. Prüfung der Gesamtanlage

Siehe Ju88A-4 mit der Erweiterung, daß die Überwurfmuttern der Tragflügel der **unteren** Gurte nach 1000 Betriebsstunden auszubauen sind.

Werkschrift 2088 S-1
Teil 6

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 6

Triebwerksanlage

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Vorbemerkungen

zum Flugzeug-Handbuch Teil 6 „Triebwerksanlage"

Für das Ju88S-1 Flugzeug-Handbuch Teil 6 „Triebwerksanlage" ist weitgehendst das in sich geschlossene

9-8801 C-1, C-2, Z-1

Triebwerksanlage-Handbuch

Ausgabe Juni 1943

zu verwenden.

Zur besonderen Beachtung:

1. Für das Flugzeugbaumuster Ju88S-1 ist das Triebwerk

   9-8801 C-2 (frühere Bezeichnung ETW1004F-2)

   vorgesehen.

Anmerkung zur Triebwerksbezeichnung: Triebwerksanlage 9-8801 C-2 bzw. L-2 mit elektrischer Luftschraubenverstellanzeige.

Triebwerksanlage 9-8801 C-1 bzw. L-1.mit mechanischer Luftschraubenverstellanzeige.

Eine eingehende Erläuterung der Triebwerksbezeichnung ist dem „Vorwort zum Triebwerksanlage-Handbuch 9-8801 C-1, C-2, Z-1" im Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 6 „Triebwerksanlage" zu entnehmen.

2. Bei allen Flugzeugen dieses, Baumusters ist die **Sonderstoffanlage** (Rüstsatz B6) eingebaut. (Siehe hierzu Teil 12 D Heft 4 und Teil 12 G Beiheft 1 des Flugzeug-Handbuches Ju 88 S-1.)

3. An Steile der bisher vorgesehenen dreiflügeligen VDM-Metalluftschraube mit 3,55 m ⌀ Musterbezeichnung 9-12167 A-1, Blattbreitenverhältnis $\frac{B}{D}$ = 8,45 v.H. = 0,0845, kann auch die VDM-Metalluftschraube mit 3,7 m ⌀ Musterbezeichnung 9-12152 A, Blattbreite $\frac{B\,7\,R}{D}$ = 8 v.H. = 0,08 (eingebaut bei der Ju 188 E und F) verwendet werden.

Inhaltsverzeichnis

Triebwerksanlage

Seite

I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung 01

II. Zusammensetzung und Wirkungsweise 01

A. Flugmotor 01
B. Luftschraubenverstellanlage 01
C. Anlaßanlage 01
D. Zündanlage 01
E. Ansauganlage 01
F. Druckbelüftungsanlage 01
G. Abgasstrahlanlage 01
H. Flammenvernichtungsanlage 01
J. Heizungs- und Warmluftenteisungsanlage 01
K. Kraftstoffanlage 02
L. Schmierstoffanlage 02
M. Druckölanlage 02
N. Elektrische Anlage 02
O. Triebwerks-Bediengestänge 02
P. Triebwerksgerüst 02
Q. Triebwerksverkleidung 02
R. Kennzeichnung der Schlauch- und Rohrleitungen 02
S. Trennstellen 02
T. Triebwerkswechsel 02
U. Gerät und Sonderwerkzeug I. Ordnung für Motoren BMW 801 .. 02

III. Instandsetzungshinweise 02

IV. Prüfung der Gesamtanlage 02

Triebwerksanlage

I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung

Die Ausführung der Triebwerksanlage entspricht der Ju 188 E-1 Anlage (siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 6 „Triebwerksanlage" Seite 01 und 02) mit der Einschränkung, daß eine Höhenflossenenteisungsanlage **nicht** eingebaut ist (Enteisung erfolgt durch Bestreichen der Höhenflosse mit Enteiserpaste).

II. Zusammensetzung und Wirkungsweise

A. Flugmotor

Der Flugmotor ist der gleiche wie bei der Ju 188 E-1. Siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 6 „Triebwerksanlage", Seite 02.

B. Luftschraubenverstellanlage

Die Luftschraubenanlage ist sinngemäß die gleiche wie bei Ju 188 E-1. Siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 6 „Triebwerksanlage", Seite 03 bis 08 und Bedienungsvorschrift-Fl Ju88G-1, R-2, S-1, T-1, Seite 113, 1131 und III30 und III93, Abb. 16.

C. Anlaßanlage
D. Zündanlage
F. Druckbelüftungsanlage
G. Abgassfrahlanlage

Anlagen wie bei Ju 188 E-1.
Siehe Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1
Teil 6 „Triebwerksanlage"

H. Flammenvernichtungsanlage

Die Flammenvernichtung erfolgt durch Verwendung von sogenannten „außenliegenden Sternchendüsen", die mit Schellenbandhalterung eingebaut sind.

J. Heizungs- und Warmluftenteisungs-Anlage

Hier gilt das im Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 6, Gesagte und Gezeigte mit der Einschränkung, daß die Höhenflosse nicht mit Warmluft, sondern, falls nötig, mit Enteiserpaste eisfrei gehalten wird.

K. Kraftstoffanlage
L. Schmierstoffanlage
M. Druckölanlage
N. Elektrische Anlage
O. Triebwerks-Bediengestänge
P. Triebwerksgerüst
Q. Triebwerksverkleidung

} Anlagen entsprechend Ju 188 E-1. Siehe Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 6 „Triebwerksanlage"

R. Kennzeichnung der Schlauch- und Rohrleitungen
S. Trennstellen
T. Triebwerkswechsel

} Siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 6 „Triebwerkanlage" mit der Erweiterung der Kennzeichnung und Trennstellen für die Sonderstoffanlage

Beachte bei Triebwerkswechsel:

Vor dem Triebwerkswechsel die Elt-Leitungen an Generator und Zündmagnet abklemmen und vorsichtig in den Tragflügel zurückziehen, solange die Brandschottdosen B 289 und B 389 als Trennstellen noch nicht eingebaut sind.

III. Instandsetzungshinweise (entfällt!)

IV. Prüfung der Gesamtanlage

Hierfür gültig das im Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 6 „Triebwerksanlage" Gesagte.

") Die **Sonderstoffanlage** ist unter Teil **12** D „Sondereinbauten" Heft **4** Sonderstoffanlage behandelt.

Werkschrift 2088 S-1
Teil 7

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 7

Triebwerksbedien- und -Versorgungsanlage

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Inhaltsverzeichnis

Triebwerksbedien- und -Versorgungsanlage

Seite

Vorbemerkungen 01

Abbildungen

Abb. 1 Schaltplan der Kraftstoffanlage (8800-70629 b) 03
Abb. 2 Schaltplan der Schmierstoffanlage (8800-70651) 04

Triebwerksbedien- und -Versorgungsanlage

Vorbemerkungen

Der Teil 7 des Flugzeug-Handbuches Ju88S-1 unterscheidet sich praktisch nicht von Ju 188 E-1.

Die Anlagen bzw. Einbauten sind aus dem Teil 7 des Flugzeug-Handbuches Ju 188 E-1 zu ersehen, wobei die Bediengestänge, Leitungen usw. nur bis zum Brandschott gezeigt sind. Die Fortsetzung derselben ist im Teil 6 „Triebwerksanlage" des Handbuches zu finden.

Nachstehend ist der Schaltplan für Kraftstoffanlage Abb. 1 und der Schaltplan für Schmierstoffanlage Abb. 2 ersichtlich.

Bei der **Kraftstoffanlage** ist noch zu bemerken, daß an Stelle der Behälterpumpen KBP16**H** jetzt die neuen, für größere Flughöhen besser geeigneten **Behälterpumpen KBP 16 L** eingebaut sind.

Die DUZ-Gestänge dürfen an ihren Schmierstellen nur noch mit **„FI-Instrumentenfett neu (rosa)"** gefettet werden, da andere Schmierarten keine Gewähr gegen Einfrieren bieten.

Die Sonderstoffanlage ist unter Teil 12 D „Sondereinbauten" .Heft 4 „Sonderstoffanlage" behandelt.

Zahlenerklärung zu Abb. 1: Schaltplan der Kraftstoffanlage (8800-70629 b)

1	Entnahmebehälter	2 x 415 Liter =	830 Liter
2	Trägflügel-Außenbehälter	2 x 425 Liter =	850 Liter
3	Rumpfbehälter, vorn	=	1220 Liter
4	Rumpfbehälter, hinten	=	680 Liter
5	Abwerfbare Behälter	2 x 900 Liter =	1800 Liter
		insges.	5380 Liter

6 Entnahmebehälter- und Außenbehälterkopf mit Pumpe
7 Rumpfbehälterkopf mit Pumpe
8 Entnahmebehälter-Füllkopf
9 Kraftstoff-Füllkopf
10 Kraftstoff-Schnellablaß
11 Kraftstoff-Einfüllkopf (abwerfbarer Behälter)
12 Vorratsgeber
13 Anzeigegerät für Vorratsmessung
14 Kraftstoff-Entlüfter
15 Kraftstoff-Förderpumpe
16 Schalterkasten für Kraftstoff-Umpumpen und Schnellablaß
17 Rückschlagventil (1,0 m WS)
18 Rückschlagventil (0,1 m WS)
19 FBH-Armatur mit Handpumpe (zu P 1)
20 FB-Armatur (zu P 2)
21 Kraftstoff- und Schmierstoff-Druckmesser
22 Umschalter für Vorratsmessung
24 Schalter für Entnahmebehälter-Zusatzpumpen (sitzen am Schalterkasten Pos. 16)
25 Kraftstoffhandpumpe
26 Ventilbatterie B im Führerraum
27 Magnetventil
28 Doppelrückschlagventil
29 Ventilbatterie C im Führerraum
30 Umschaltventil
31 Nummer ist frei
32 Überdruckventil
33 Ventilbatterie A im Tragflügel
34 Doppel-Ladedruckmesser
35 Sickertopf
36 Bedienhebel für FB- und FBH-Armatur
41 Absperrhahn für Kaltstartanlage
42 Ringdüse in Schmierstoff-Rücklaufleitung
43 Bedienstange für Kraftstoff-Handpumpe an FBH-Armatur

A = Bedienhebel für Ventilbatterie (33)
B = Schalthebel für Ventilbatterie (26)
C = Schalthebel für Ventilbatterie (29)

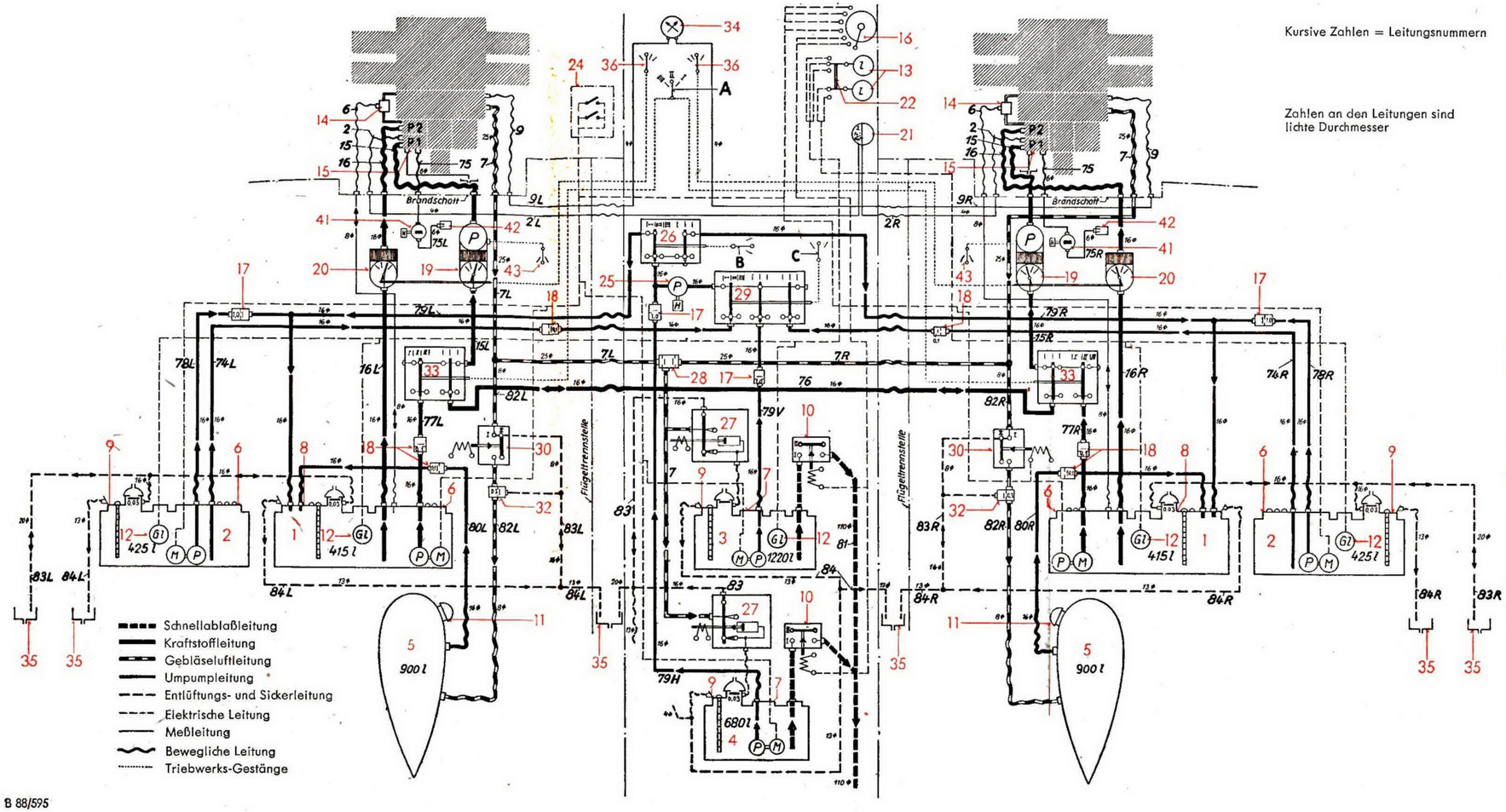
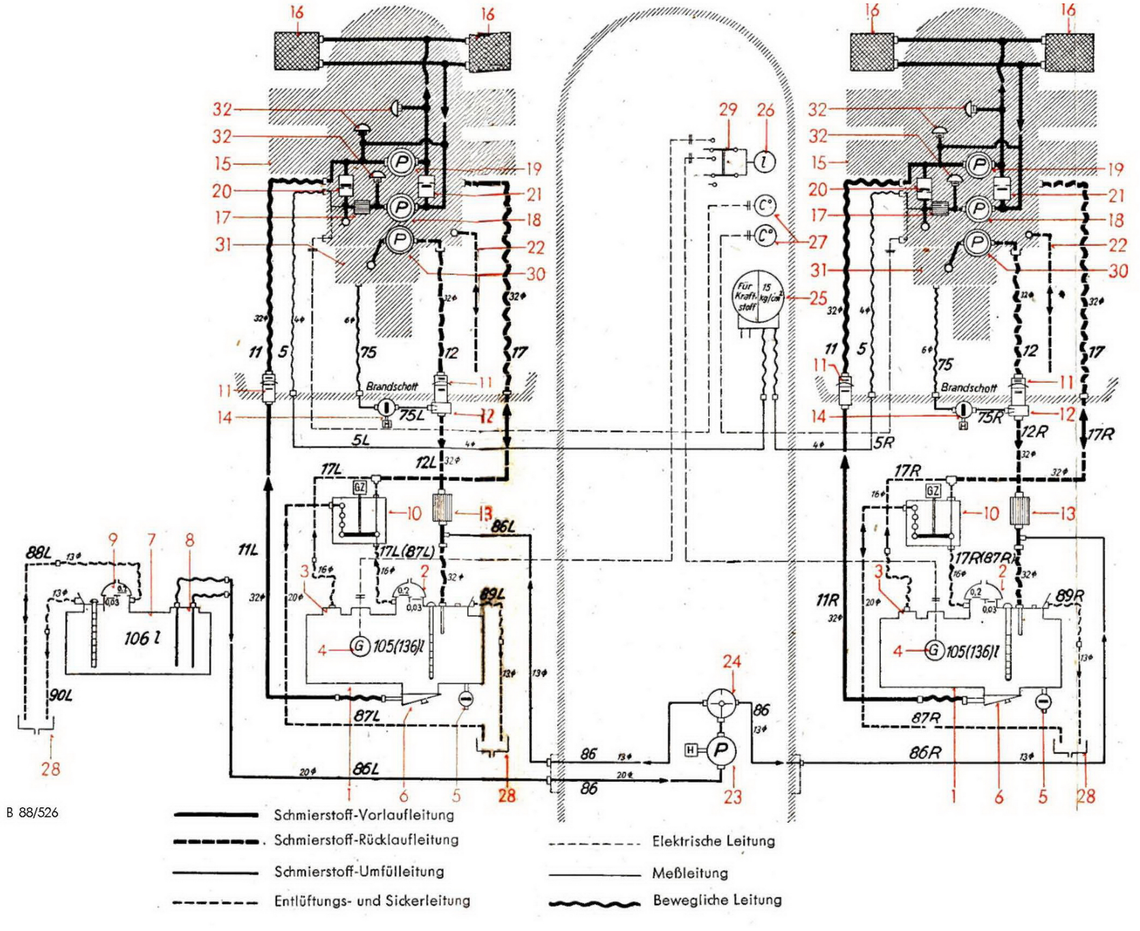


Abb. 1 Schaltplan der Kraftstoffanlage (8800-70629 b)



1 Schmierstoffbehälter 105-(136) Liter
2 Haupt-Behälterfüllkopf
3 Behälterkopf für Anschluß der Entlüftungsleitung
4 Geber für Vorratsanzeige
5 Ablaßventil SUM TV 7
6 Bodenentnahme
7 Zusatz-Schmierstoffbehälter 106 Liter
8 Neben-Behälterkopf
9 Schmierstoff-Füllkopf
10 Entlüftungs-Ventilbatterie (mit FBH- + FB-Armatur gekuppelt)
11 Rohrleitungskupplung (Argus)
12 Ringdüse
13 Schmierstoff-Rücklauffilter
14 Kaltstart-Absperrhahn (Mischhahn)
15 Motor
16 Schmierstoffkühler
17 Schmierstoffilter
18 Hauptschmierstoffpumpe
19 Vorlaufpumpe
20 Überdruck-Ventil 8 bis 9 bzw. 15 atü unter +40° bis +45°
21 Überdruck-Ventil 12,5 atü
22 Motorgehäuse-Entlüftungleitung
23 Schmierstoff-Handpumpe
24 Umschalthahn
25 Schmierstoffdruck-Anzeigegerät
26 Anzeigegerät für Vorratsmessung
27 Anzeigegerät für Eintritts-temperatur
28 Sickertopf
29 Schalter für Vorratsmessung
30 Rücklaufpumpe
31 Schmierstoffsumpf
32 Warmschmiersstoffauffüll-Anschluß

Kursive Zahlen = Leitungskennzeichnung

Abb. 2 Schaltplan der Schmierstoffanlage (8800-70651)

Werkschrift 2088 S-1
Teil 8

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Ausführung
wie Ju 88 A-4

Teil 8

Triebwerksbehälter

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Werkschrift 2088 S-1

Teil 9A, Heft1

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 9 A

Allgemeine Ausrüstung

Heft 1: Betriebs-, Flugüberwachungs- und Navigationsgeräte

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Inhaltsverzeichnis

Betriebs-, Flugüberwachungs- und Navigationsgeräte

Seite

A. Gerätetafeln 01

B. Triebwerksüberwachungsgeräte 01

C. Flugüberwachungs-und-Navigationsgeräte 01

D. Prüfung-der-Gesamtanlage 01

Betriebs-, Flugüberwachungs- und Navigationsgeräte

A. Gerätetafeln

Der Aufbau der Gerätetafeln entspricht sinngemäß der Ju88A-4.

Die lagemäßige Anordnung und ihre Aufzählung ist in der Bedienungsvorschrift-Fl Ju88G, R, S und T, Teil III, Seite 93 u. f., niedergelegt.

B. Triebwerksüberwachungsgeräte

Aufbau, Anlage und Wirkungsweise dieser Geräte sind **sinngemäß** aus dem Flugzeug-Handbuch Ju88A-4, Teil 9A, Heft 1, zu ersehen.

C. Flugüberwachungs- und Navigationsgeräte

Die Kurssteuerung entspricht praktisch der Anlage in der Ju88A-4 (siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju88A-4, Teil 9A „Allgemeine Ausrüstung", Heft 1: Betriebs-, Flugüberwachungs- und Navigationsgeräte, Seite 9 A 1 07) unter besonderer Beachtung nachstehend angeführter TAGL II Ju 88, F6b, Nr. 1, lfd. Nr. 612/43. Beachte hierbei folgendes:

1. Es dürfen nur Rudermaschinen mit der Aufschrift „Ju88S" eingebaut werden.
2. Die Rudermaschinen müssen mit „Fl-Drucköl" gefüllt werden.
3. Die Fesselung des Drehmagneten beträgt 24cmg/°, des Dämpfungskreisels 450cmg/°.
4. Der Richtungsgeber LRG9 ist so angeschlossen, daß die Raststellung einer Drehgeschwindigkeit von 1 °/sec und der Druckpunkt der Endstellung einer von 2°/sec entspricht.
5. Das Kurven bei einer Staudruckanzeige von mehr als 450 km/h muß mit besonderer Vorsicht erfolgen.

Aufbau, Anlage und Wirkungsweise der übrigen Geräte sind sinngemäß aus dem Flugzeug-Handbuch Ju88A-4 bzw. Jul88E-1, Teil 9A, Heft 1 „Betriebs-, Flugüberwachungs- und Navigationsgeräte" zu ersehen.

D. Prüfung der Gesamtanlage

Siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju88A-4 und Ju 188 E-1, Teil 9A, Heft 1.

Werkschrift 2088 S-1
Teil 9A, Heft 2

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 9 A

Allgemeine Ausrüstung

Heft 2: Höhenatmeranlage

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Inhaltsverzeichnis

Höhenatmeranlage

Seite

I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung 01

II. Zusammensetzung und Wirkungsweise 01

A. Auffüllen der Sauerstoffflaschen 01

B. Kennzeichnung der Leitungsanschlüsse für Sauerstoffflaschen 01

III. Instandsetzungshinweise 01

IV. Prüfung der Gesamtanlage 02

Abbildungen

Abb. 1 Plan der Höhenatmeranlage 02

Höhenatmeranlage

I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung

Zur Sauerstoffversorgung der drei Besatzungsmitglieder sind je fünf 2-Liter-Sauerstoff-Kugelflaschen mit Winkelanschluß zwischen Spant 20 und 23a eingebaut. Die drei Flaschengruppen sind wie bei der Ju 88 A-4 über Durchgangsventile (früher Fernventile) im Führerraum mit den Atemgeräten verbunden. Die Anlage ist für fünf Stunden ausreichend. Es werden die **Umsteuer-Höhenatmer** „Höhenatemgerät 41", die bei etwa 8 km Höhe wie die bisherigen Membranlungen arbeiten, über 8 km Höhe jedoch selbsttätig auf leichten Überdruck umschalten, verwendet (siehe auch TAGLIH3, Nr. 14/42, lfd. Nr. 908/42).

Die 3 Flaschengruppen sind wie folgt eingebaut:

für den Führer: zwischen Spant 22 und 23a, linke Rumpfseitenwand
für den Bordfunker: zwischen Spant 22 und 23a, linke Rumpfseitenwand
für den Bombenschützen: zwischen Spant 20 und 21, linke Rumpfseitenwand

Der Druckmesser und O-Wächter sind angeordnet:

für den Führer: in der Nebengerätetafel, Führerraum rechts
für den Bordfunker: neben dem Funkersitz, Bedientisch
für den Bombenschützen: am Spant 7, rechte Rumpfseitenwand.

Die in der Ju88A-4 im rechten Tragflügel eingebaute Zusatz-Flaschengruppe ist hier ausgebaut; gleichfalls die zugehörigen Leitungen.

II. Zusammensetzung und Wirkungsweise

A. Auffüllen der Anlage

Das Auffüllen der Anlage erfolgt wie im Flugzeug-Handbuch Ju88A-4, Teil 9A, Heft 2, S. 9A204 u. f. beschrieben.

B. Kennzeichnung der Leitungsanschlüsse für Sauerstoffflaschen

Die Kennzeichnung erfolgt sinngemäß wie bei Ju88A-4.

III. Instandsetzungshinweise

Siehe Flugzeug-Handbuch Ju88A-4.

IV. Prüfung der Gesamtanlage

Hierzu siehe Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 9 A, .Heft 2, S.9A203 und 04 und Bedienungsvorschrift-Fl Ju88G-1, R-2, S-1, T-1, Teil III „Wartung". Beachte ferner die vom General der Truppentechnik herausgegebenen TAGenTT (Gruppe I P7).

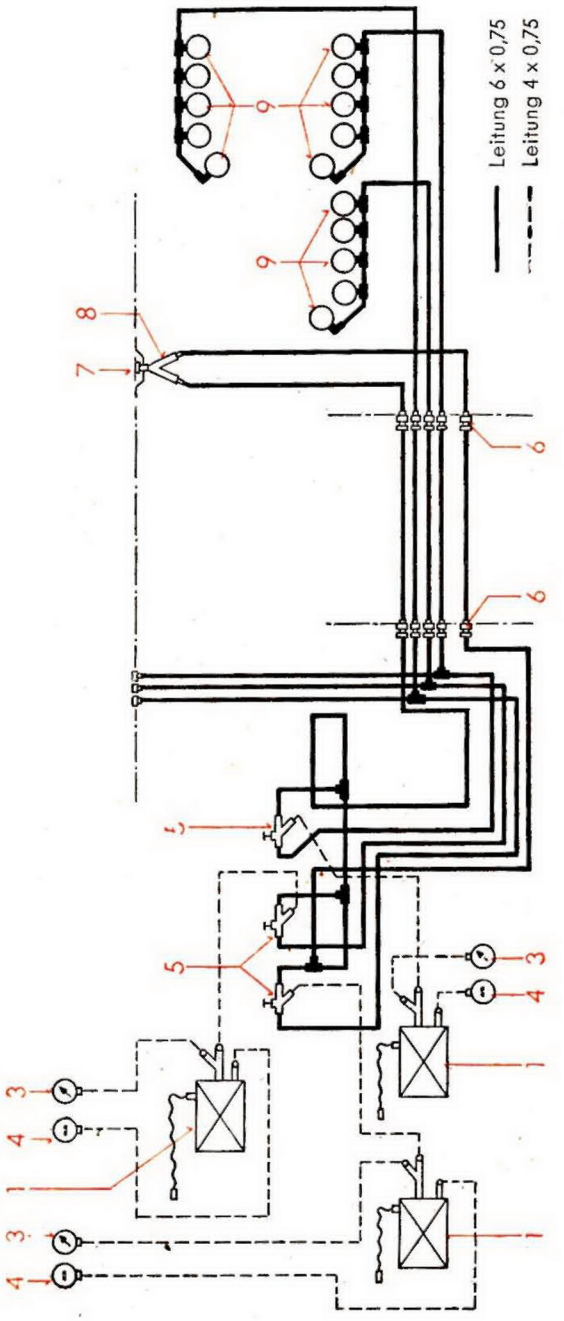


Abb. 1 Plan der Höhenatmer-Anlage (8800-70804 a)

Werkschrift 2088 S-1
Teil 9A, Heft 3

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 9 A

Allgemeine Ausrüstung

Heft 3: Heizungsanlage

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Inhaltsverzeichnis

Heizungsanlage

Seite

I. Kennzeichnung-und-Kurzbeschreibung 01

II. Zusammensetzung-und-Wirkungsweise 01

III. Instandsetzungshinweise 01

IV. Prüfung-der-Gesamtanlage 01

Abbildungen

Abb. 1 Plan der Führerraum- und Tragflügelenteisungsanlage { siehe Heft 4 Enteisungsanlage Seite 9A403

Heizungsanlage

I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung

Die Anlage und die Betätigung entspricht praktisch der Ju88A-4, siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju88A-4, Teil 9A, Heft 3, unter Berücksichtigung des 9-8801 C-2 Triebwerkes. (Siehe hierzu auch Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 9A „Allgemeine Ausrüstung", Heft 3 „Heizungsanlage" Abb. 2 „Brandschott".)

II. Zusammensetzung und Wirkungsweise

Hierzu siehe Flugzeug-Handbuch Ju88A-4 und Ju 188E-1 Teil 9A „Allgemeine Ausrüstung", Heft 3: Heizungsanlage.

Die Bedienung der Anlage erfolgt wie im Ju88A-4 Flugzeug-Handbuch beschrieben.

III. Instandsetzungshinweise

Siehe Ju 188E-1 Flugzeug-Handbuch Teil 9A, Heft 3.

IV. Prüfung der Gesamtanlage

Siehe Ju 188E-1 Flugzeug-Handbuch Teil 9A, Heft 3.

Werkschrift 2088 S-1

Teil 9A, Heft 4

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 9 A

Allgemeine Ausrüstung

Heft 4: Enteisungsanlage

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Inhaltsverzeichnis

Enteisungsanlage

Seite

A. Warmluftenteisung und Enteisung durch Enteiserpaste 01

I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung 01

II. Zusammensetzung und Wirkungsweise 01

1. Tragflügelnasen-Enteisung 01
2. Höhenflossen-Enteisung 01

III. Instandsetzungshinweise 01

Trennstellen der Enteisungsanlage 01

IV. Prüfung der Gesamtanlage 01

1. Tragflügel- und Höhenflossenenteisung 01

B. Flüssigkeitsenteisung 02

I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung 02

II. Zusammensetzung und Wirkungsweise 02

1. Luftschrauben-Enteisung 02
   a. Auffüllen und Entleeren des Behälters 02

III. Instandsetzungshinweise 02

IV. Prüfung der Gesamtanlage 02

1. Luftschrauben-Enteisung 02

Abbildungen

Abb. 1 Plan der Führerraumbeheizung und Tragflügelenteisung (8800-70801) 03
Abb. 2 Plan der Luftschrauben-Enteisungsanlage (8800-70802) 05

Enteisungsanlage

A. Warmluftenteisung

I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung

Beim Flugzeugmuster Ju88S-1 wird zur Enteisung Warmluft (Abgase des Motors), Enteisungsflüssigkeit und Enteiserpaste verwendet, und zwar:

für Tragflügel: Warmluft
für Höhenflosse: Enteiserpaste
für Luftschraube: Enteisungsflüssigkeit

Die Anordnung der Enteisungsanlage für Tragflügel und Luftschraube entspricht sinngemäß der Ju 188 E-1. Siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 9A „Allgemeine Ausrüstung", Heft 4: Enteisungsanlage.

Die Höhenflosse wird durch einfaches Bestreichen mit Enteiserpaste eisfrei gehalten.

Die Bedienung der Enteisungsanlagen erfolgt in gleicher-Weise wie im Flugzeug-Handbuch Ju88A-4, Teil 9A, Heft 4, angegeben.

II. Zusammensetzung und Wirkungsweise

1. Tragflügel-Enteisung

Siehe hierzu das im Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 9 A, Heft 4, Gesagte.

2. Höhenflossen-Enteisung

Vor dem Abflug (bei Vereisungsgefahr) wird die Höhenflosse mit Enteiserpaste eingerieben.

III. Instandsetzungshinweise

Trennstellen der Enteisungsanlage

wie Ju 188E-1.

IV. Prüfung der Gesamtanlage

entsprechend Ju 188 E-1.

Beachte ferner das in der Bedienungsvorschriff-Fl Ju88G-1, R-2, S-1, T-1 Gesagte.

B. Flüssigkeitsenteisung

I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung

(Siehe Seite 9A401)

II. Zusammensetzung und Wirkungsweise

1. Luffschraubenenteisung

Abb. 2 zeigt den Plan der Luftschraubenenteisung.

Siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 9A „Allgemeine Ausrüstung", Heft 4: Enteisungsanlage bzw. gleiches Heft von Flugzeug-Handbuch Ju88A-4.

a. Auffüllen und Entleeren der Behälter

Siehe hierzu das in der Bedienungsvorschrift-Fl Ju 88 G, R, S und T auf Seite III 22/23 Gesagte.

III. Instandsetzungshinweise

Trennstellen der Enteisungsanlage

wie Ju 188 E-1.

IV. Prüfung der Gesamtanlage

entsprechend Ju 188 E-1.

Beachte ferner das in der Bedienungsvorschrift-Fl Ju88G-1, R-2, S-1, T-1 Gesagte.

Ju 88 S-1 Flugz.-Handb.

B. Flüssigkeitsenteisung

I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung

(Siehe Seite 9A401)

II. Zusammensetzung und Wirkungsweise

1. Luftschraubenenteisung

Abb. 2 zeigt den Plan der Luftschraubenenteisung.

Siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 9A „Allgemeine Ausrüstung", Heft 4: Enteisungsanlage bzw. gleiches Heft von Flugzeug-Handbuch Ju 88 A-4.

a. Auffüllen und Entleeren der Behälter

Siehe hierzu das in der Bedienungsvorschrift-Fl Ju88G, R, S und T auf Seite 11122/23 Gesagte.

III. Instandsetzungshinweise

Trennstellen der Enteisungsanlage

wie Ju 188 E-1.

IV. Prüfung der Gesamtanlage

entsprechend Ju 188 E-1.

Beachte ferner das in der Bedienungsvorschrift-Fl Ju88G-1, R-2, S-1, T-1 Gesagte.

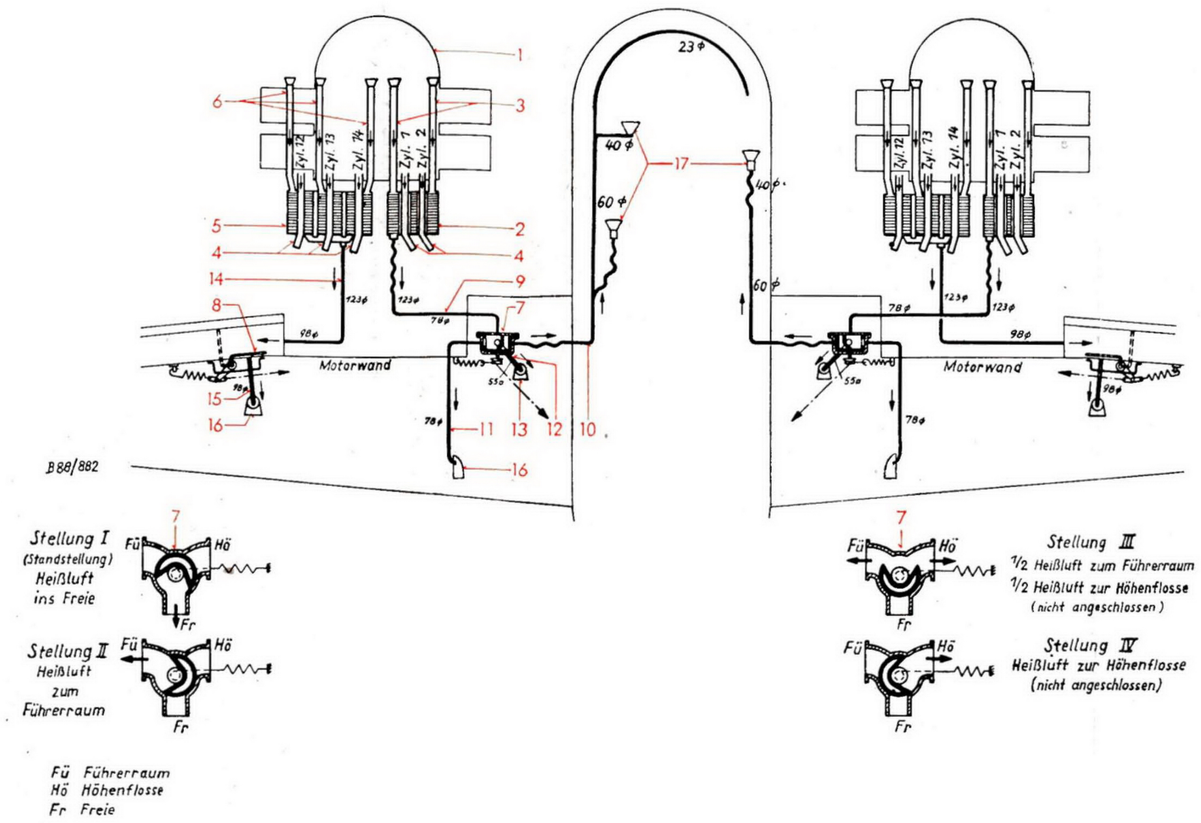
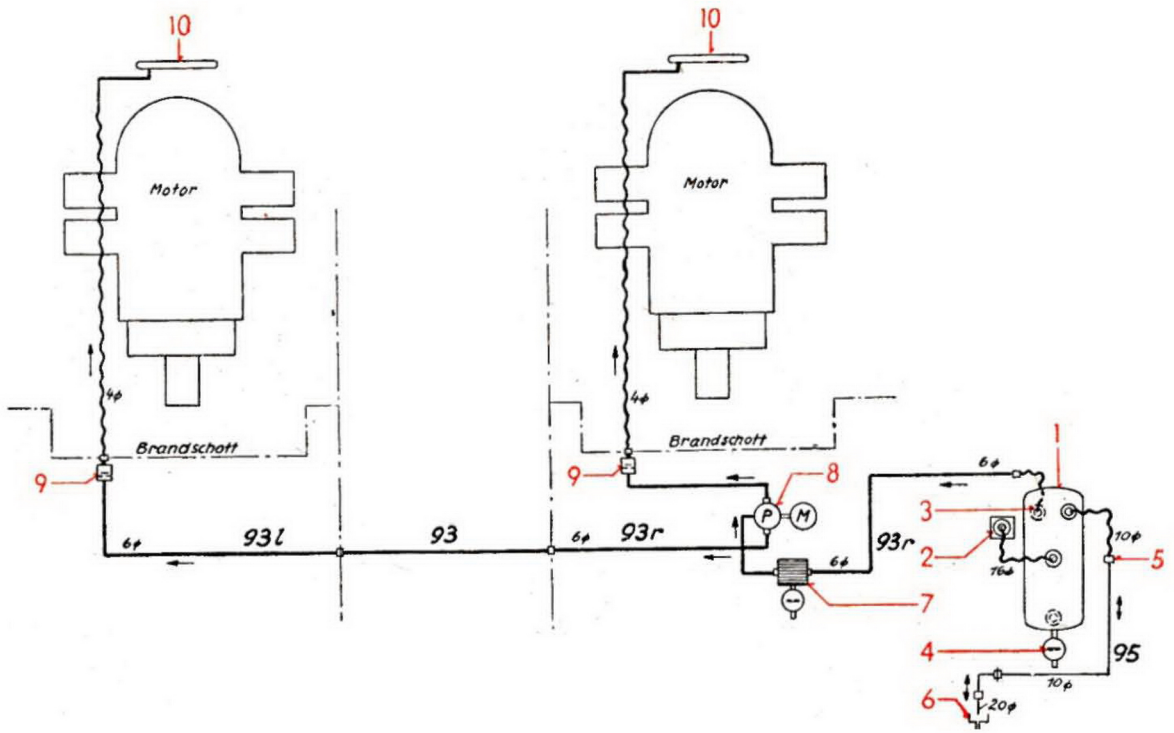


Abb. 1 Schallplan der Führerraumbeheizung und Tragflügelenteisung
(8800-70801)



1 Behälter für Enteisungsflüssigkeit
2 Behälter-Füllkopf
3 Entnahmeanschluß
4 Ablaßventil
5 Entlüftungsleitung
6 Sickertopf
7 Filter mit Ablaßventil
8 Enteisungspumpe mit Motor
9 Überdruckventil
10 Spritzring

B 88/1021

Abb. 2 Plan der Luftschrauben-Enteisungsanlage (8800-70802)

Werkschrift 2088 S-1

Teil 9 A, Heft 5

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 9 A

Allgemeine Ausrüstung

Heft 5: Rettungs- und Sicherheitsgerät und Zerstöreinrichtung

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Inhaltsverzeichnis

Rettungs- und Sicherheitsgerät und Zerstöreinrichtung

Seite

I. Kennzeichnung-und-Kurzbeschreibung 01

II. Zusammensetzung-und-Wirkungsweise 01

A.Rettungsschlauchboot 01

III. Instandsetzungshinweise 01

IV. Prüfung-der-Gesamtanlage 01

Rettungs- und Sicherheitsgerät und Zerstöreinrichtung

I. Kennzeichnung und Kurzbeschreibung

Siehe Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 9A, Heft 5 „Rettungs- und Sicherheitsgerät und Zerstöreinrichtung".

II. Zusammensetzung und Wirkungsweise

A. Rettungsschlauchboot

Die Anordnung (Einbau und Ausbau) des Schlauchbootes ist aus dem Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 9A „Allgemeine Ausrüstung", Heft 5 „Rettungs- und Sicherheitsgerät und Zerstöreinrichtung" zu ersehen.

Die Bedienung der Anlage ist aus dem Flugzeug-Handbuch Ju88A-4, Teil 9A „Allgemeine Ausrüstung", Heft 5 „Rettungs- und Sicherheitsgerät und Zerstöreinrichtung" ersichtlich.

Beachten: Nachstehend ist das Falten des neu zum Einbau kommenden Schlauchbootes Fl 410203 aufgezeigt.

Die Beschreibung der Faltvorgänge im Flugzeug-Handbuch Ju188E-1, Teil 9A, Heft 5 und Ju88A-4, Teil 9 A, Heft 5, sind damit überholt.

Die nachstehende Beschreibung entspricht Deckblatt Nr. 1-4 des Flugzeug-Handbuches Ju88A-4, Teil 9 A, Heft 5, und Nr. 3-6 vom Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 9 A, Heft 5.

III. Instandsetzungshinweise (entfällt!)

IV. Prüfung der Gesamtanlage

Siehe Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1 und Bedienungsvorschrift-Fl Ju88G-1, R-2, S-1, T-1, Teil III „Wartung", Seite 52.

Feuerlöschanlage (entfällt!)

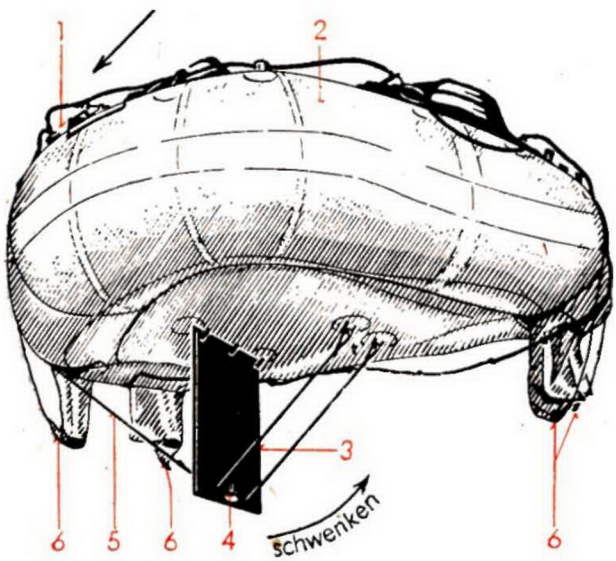
Einbau des Bootes (siehe hierzu auch L.Dv.).

a. Vorarbeiten

1) Vor dem Falten Schwert (3) (Abb. 1) beiklappen und sichern.

Sicherung erfolgt durch am Boden des Bootes aufgeklebte Schlaufe, die durch die am Schwert (3) vorgesehene Bohrung (4) gesteckt und mittels Vorsteekers verriegelt wird. Gegen Herausgleiten ist der Vorstecker mit rotem Sicherungsgarn gesichert.

Ansicht „A" (siehe Abb. 2)



1 Füllventil
2 Schlauchboot
3 Schwert
4 Bohrung für Vorstecker
5 Schwertleine
6 Kenterschutzbeutel

B 88/884

Abb. 1 Schlauchboot mit Schwert

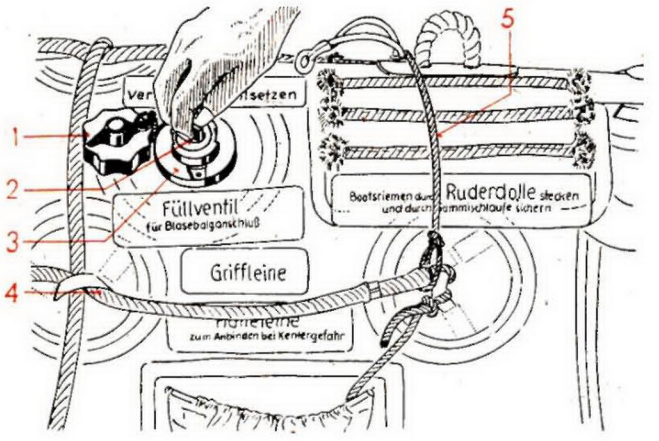
2) Bootskörperleersaugen mit Saugbalg oder Staubsauger.

Hierzu Fülveltil (3) (Abb. 2) öffnen durch Abnehmen der Verschlußkappe (1) und Niederdrücken des Federstiftes (2), der mit einer Viertel-Linksdrehung festgestellt werden kann.

b. Falten des Bootes

Da die im Anlieferungszustand in der Lagerhülle für Zubehörteile untergebrachten Teile den ordnungsgemäßen Verschluß des Bootswannendeckels verhindern, müssen einige Zubehörteile herausgnommen bzw. umgepackt werden.

Das Falten erfolgt in der Schlauchbootwanne des Flugzeuges.



1 Verschlußkappe
2 Federstift
3 Füllventil
4 Griffleine
5 Leine für Kenterschutzbeutel

B 88/885

Abb. 2 Füllventil des Schlauchbootes (Ansicht A von Abb. 1)

Vor dem Falten jedoch hat **das Umpacken** in folgender Weise zu erfolgen;

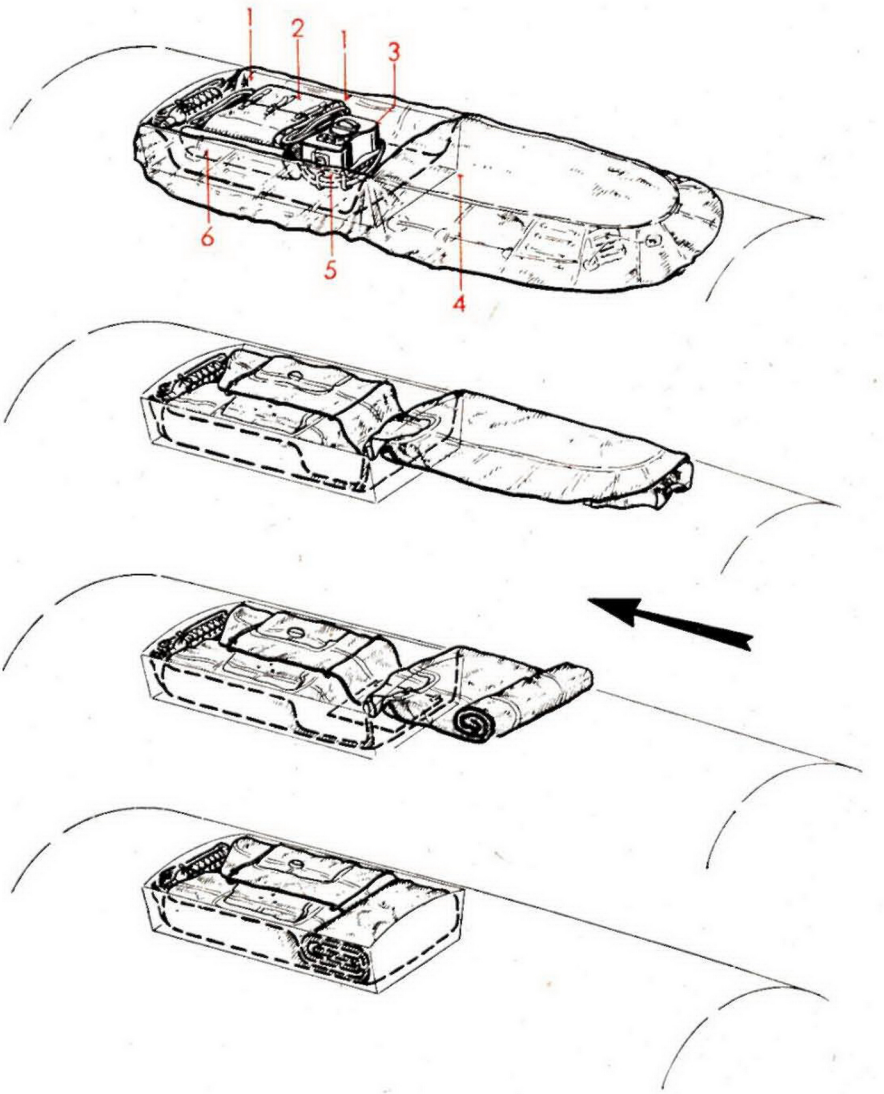
1) Packhülle (2) (Abb. 3) öffnen.
2) 4 Schutzumhänge (1) herausnehmen.
3) Blasebalg (5) herausnehmen.
4) 2 Schutzumhänge an Stelle des herausgenommenen Blasebalges (5) in die Packhülle (2) flach einlegen.
5) Packhülle (2) ordnungsgemäß, schließen.
6) 2 Schutzumhänge (1) vor der zusammengerollten Packhülle vertauen (Lage wie in Abb. 3).
7) Blasebalg (5) unter Notsender (3) legen.

Beachten: a. Sämtliche im Schlauchboot verpackten Teile sind mit den vorhandenen Stricken bzw. Bootsleinen gut zu vertauen, um Herausfallen beim Einsatz zu verhindern.

b. **Die lagemäßige Anordnung** der einzelnen zugehörigen Teile des Schlauchbootes (Packhülle mit Zubehör (2), Schutzumhänge (1) (Pelerinen), Notsenderzubehörbehälter (6), Blasebalg (5) und Notsender (3)) muß so sein, wie aus Abb. 3 ersichtlich, andernfalls der Einsatz des Schlauchbootes gefährdet ist.

3) Füllventil nach völliger Entleerung wieder schließen (in umgekehrter Folge).

Schlauchbootkörper muß völlig entleert sein, da geringste Luftmengen in großen Höhen das Boot aufblähen und zu Unfällen Veranlassung geben.



B5 88/1019

1 Schutzumhang (Pelerine)
2 Packhülle für Zubehör
3 Notsender
4 Schlauchboot
5 Blasebalg
6 Notsender-Zubehörbehälter

Abb. 5 Falten des Schlauchbootes

4) **Kohlensäureflasche mit Bootsriemen fest verschnüren.**

Hierzu ein Bootsriemen-Mittelstück aus einer der 3 Bootsriemen-Schutztaschen entnehmen und mit der Kohlensäureflasche fest verschnüren, um **beim Auslösen** und auch während des Fluges die Flasche **gegen die seitlichen Bootsraumwände abzustützen. Es wird nochmals besonders darauf hingewiesen, daß vor dem Einbau der Flasche ihre Füllung durch Wägung**

zu prüfen ist. Das Gewicht der Flasche und der Füllung ist am Flaschenhals eingeschlagen. Die zulässigen Abweichungen betragen für CO_2-Flasche Fl 415402 (für RS-Boot 3 m, Fl 410203) Füllgewicht 1,4 kg $\begin{matrix}+50\\-30\end{matrix}$ g.

Es bedeutet:

LG = Leergewicht der Flasche mit Durchstoßventil ohne Oberteil und Hebel
FG = Füllgewicht der Kohlensäure

5) Vor dem Zusammenlegen des Bootes beachte, daß:

die Schwertleine (5) (Abb. 1) mit ihrem Ende an der hierfür bestimmten Ösenscheibe (an der Innenseite der Schlauchbootwulst) festgebunden ist (gleitet sonst weg);

die Kenterschutzbeutel (6) nicht hochgezogen sind. Die Leinen der Kenterschutzbeutel müssen mit ihren äußersten Enden an den Griffleinen (4) (Abb. 2) angebunden sein.

Der Spritzschutz ist durch das Mundventil leerzusaugen, und die Sitzschnallen sind zu lösen. Der Schlauchbootkörper ist glattzuziehen und die Enden der Doppelstrickleiter einzurollen.

Werkschrift 2088 S-1

Teil 9 B

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 9 B

Elektrisches Bordnetz

Heft 1: Beschreibung
Heft 2: Strömungspläne

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Elektrisches Bordnetz

Beim Flugzeugbaumuster Ju 88 S-1 ist die **Abwurfwaffenanlage** sowie die **Abfangautomatik** gegenüber der Ju88A-4 weggefallen. Bei den übrigen Anlagen ist sinngemäß das Flugzeug-Handbuch Ju88A-4, Teil 9 B, Heft 1 und 2, zu verwenden.

Werkschrift 2088 S-1
Teil 9 C

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 9 C

Druckölanlage

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Inhaltsverzeichnis

Druckölanlage 01

Abbildungen

Abb. 1 Übersicht der mit Drucköl bewegten Teile. 02
Abb. 2 Grundschaltplan der Druckölanlage. 03

Druckölanlage

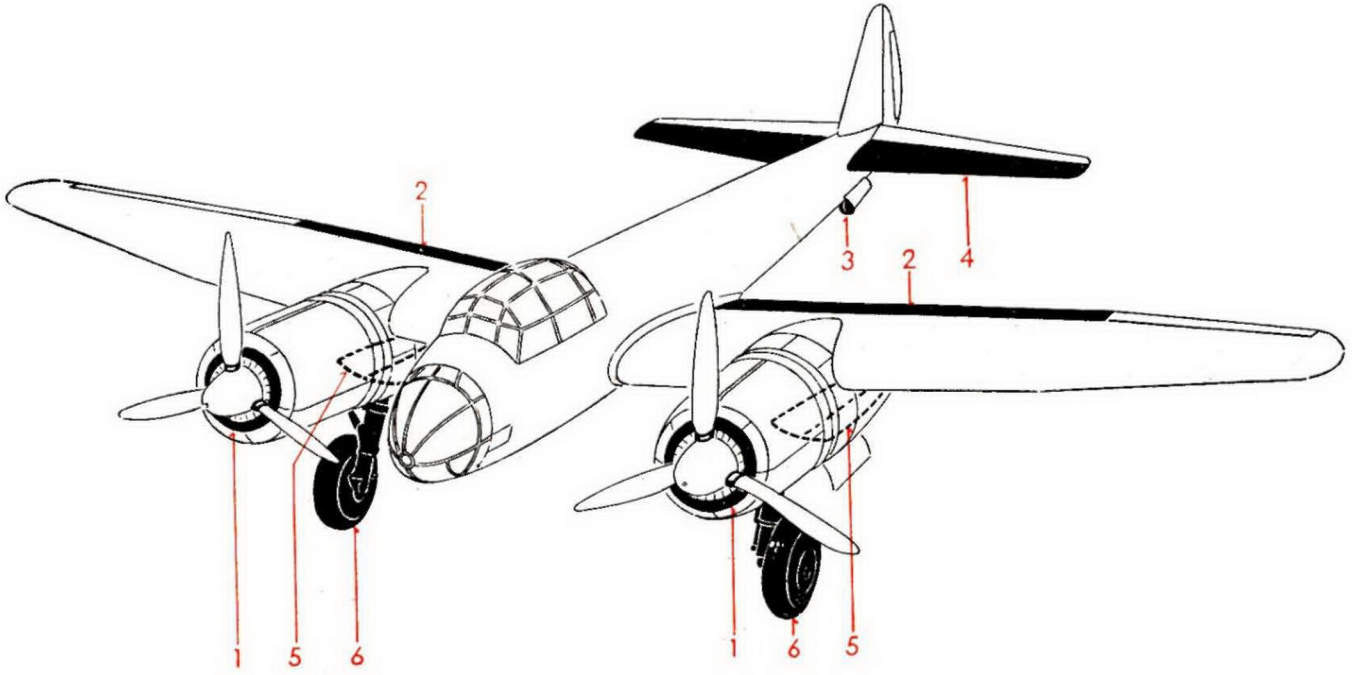
Die Druckölanlage entspricht praktisch der Ju88A-4. Siehe hierzu Flugzeug-Handbuch Ju88A-4 Teil 9C „Hydraulische Anlage".

Die Anlage weist gegenüber Ju88A-4 folgende Unterschiede auf:

Die Sturzflugbremsen und die Abfangautomatik und zugehörige Teile und Leitungen sind **ausgebaut.**

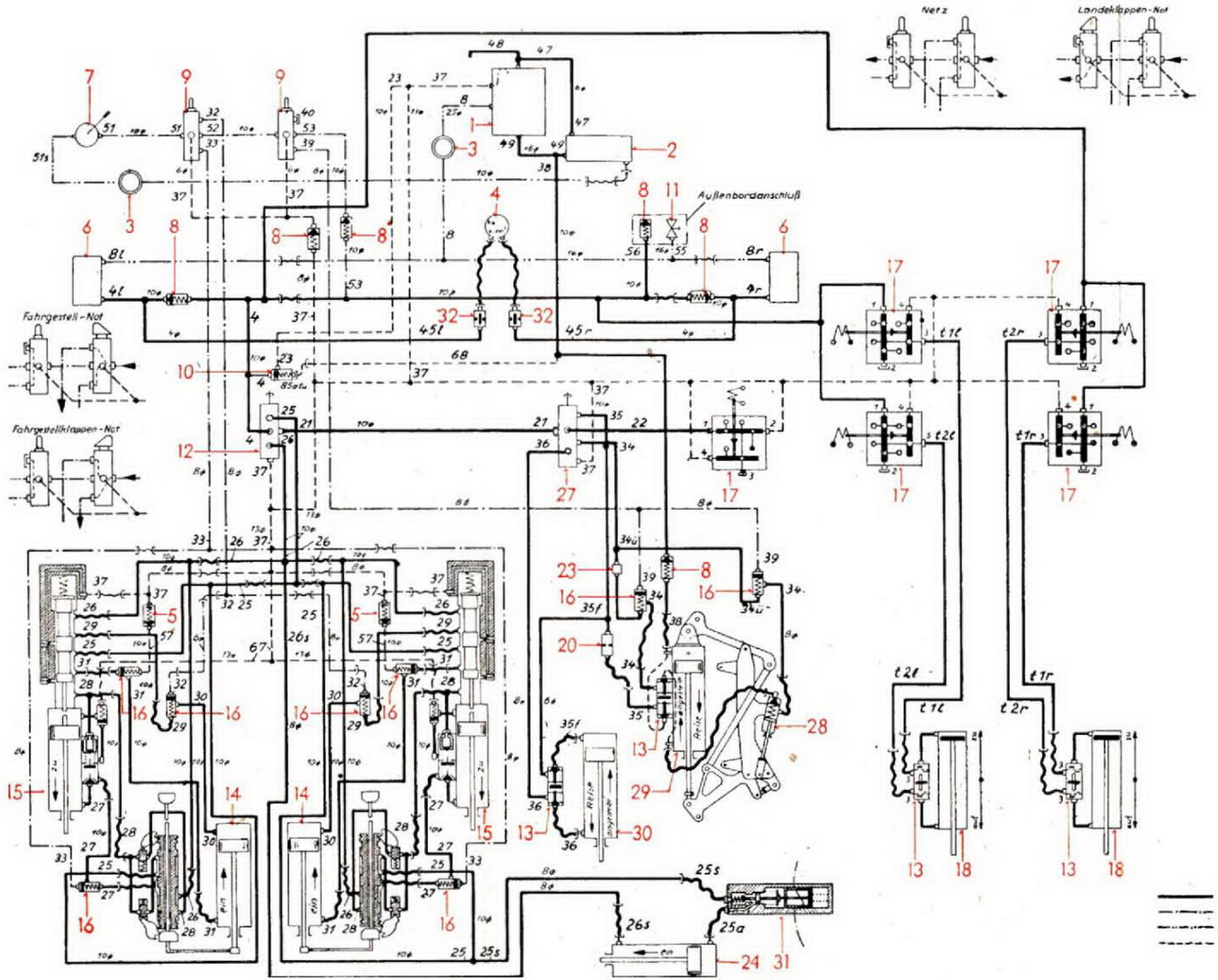
Durch Verwendung **der neuen Triebwerke 9-8801 C** ist triebwerksseitig das Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 9C „Druckölanlage" zu benutzen.

Durch Einbau der „außenliegenden Sternchendüsen" (Flammenvernichtungsanlage) ist der **Luftdrosselring blockiert.**



1 Haubenring, vorn
2 Landeklappen
3 Spornanlage
4 Höhenflosse
5 Fahrgestellklappen
6 Fahrgestell

Abb. 1 Übersicht der mit Drucköl bewegten Teile



B 88/891

1 Sammelbehälter
2 Zusatzbehälter
3 Filter
4 Druckmesser
5 Rückschlagventil mit Drossel
6 Motorpumpe
7 Handpumpe
8 Rückschlagventil
9 Drehsteuerschalter
10 Überdruckventil
11 Absperrventil
12 Steuerschieber für Fahrwerk
13 Verblockung
14 Fahrgestell-Arbeitszylinder
15 Fahrgestellklappen-Arbeitszylinder
16 Umsteuerventil
17 Kreuzventil
18 Arbeitszylinder für vorderen Haubenring, L + R
19 Nummer ist frei
20 Drosselventil
21 } Nummern sind frei
22 }
23 Blende
24 Sporn-Arbeitszylinder
25 } Nummern sind frei
26 }
27 Steuerschieber für Landeklappe und Höhenflosse
28 Steuerbares Überdruckventil
29 Landeklappen Arbeitszylinder
30 Höhenflossen-Arbeitszylinder
31 Automatische Spornrückführung mit Durchflußsperre
32 Drossel

Kursive Zahlen = Leitungsbezeichnungen

Abb. 2 Grundschaltplan der Druckölanlage (8800-70627 d)

Werkschrift 2088 S-1
Teil 9 D

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Ausführung
wie Ju 88 A-4

Teil 9 D

Bordfunkanlage

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Werkschrift 2088 S-1
Teil 9 E

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 9 E

Gerät und Sonderwerkzeug

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Gerät und Sonderwerkzeug

Die Geräte und Sonderwerkzeuge für **Rumpf** und **Tragflügel** sind aus dem Flugzeug-Handbuch Ju88A-4, Teil 9 E, zu ersehen; dieselben für Triebwerk aus dem Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 9E.

Werkschrift 2088 S-1
Teil 10

Ju 88 S-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 10

Beförderung und Bruchbergung

(Stand Januar 1944)

Ausgabe Februar 1944

Beförderung und Bruchbergung

Für die Beförderung und Bruchbergung

von Rumpf und Tragflügel:

Siehe Flugzeug-Handbuch Ju88A-4, Teil 10 „Beförderung und Bruchbergung".

von Triebwerk:

Siehe Flugzeug-Handbuch Ju 188 E-1, Teil 10 „Beförderung und Bruchbergung".

2549/43. IV. 44. C/2158 83 B